Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Montréal

Québec

103-03320/

Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Montréal

Québec

Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Montréal

Louis Bernard,
mandataire

région de Montréal

Le 20 décembre 2002

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec - 2003
ISBN : 2-550-40317-7

Montréal, le 20 décembre 2002

Monsieur Serge Ménard
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
700, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter, dans des délais impartis, le rapport qui découle du mandat que vous m'avez confié, le 8 juillet 2002, de concert avec deux autres mandataires, MM. Bernard Angers et Antoine Grégoire, quant à la révision du cadre financier du transport en commun au Québec, et plus particulièrement dans la région de Montréal.

Je tiens à souligner le soutien exceptionnel que j'ai reçu de la petite équipe de fonctionnaires de votre ministère, qui m'a secondé dans ma tâche : M. Michel Beaulé, qui a agi comme chef d'équipe et a coordonné le travail de soutien aux trois mandataires, et Mme Béatrice Morf, Mme Sylvie Gravel et M. Bertrand Allen. Alliant compétence professionnelle et ardeur au travail, ils se sont dépensés sans compter pour que les échéanciers soient respectés sans que cela affecte la qualité du travail. Mme Marie Gaudreau, pour sa part, a assuré avec gentillesse et efficacité les services de communications et de secrétariat. Je les remercie tous très sincèrement.

J'espère que ce rapport saura répondre à vos attentes et contribuer positivement au développement du transport en commun à Montréal et au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le mandataire pour la région de Montréal,

LOUIS BERNARD

NOTE AU LECTEUR

La réflexion et la consultation sur la révision du cadre financier du transport en commun offert au Québec ont été confiées à trois mandataires qui ont respectivement rédigé un rapport distinct portant sur :

- la région de la Capitale-Nationale ;
- la région de Montréal ;
- les régions du Québec.

Chaque mandataire a remis dans son rapport au ministre des Transports des recommandations spécifiques au territoire qu'il a couvert, en plus de recommandations qui sont communes aux trois mandataires.

[illegible]

La Mise en Circulation du financement du transport en commun dans la région métropolitaine au cours de la dernière décennie a été prise en compte des perspectives d'évolution à long terme du financement qui en découlent tout essentiel pour principaux enjeux pour l'avenir :

1) l'insuffisance des ressources financières ;
2) la problème d'équité dans la contribution municipale en particulier en ce qui a trait au rôle à une taxe de bonification ;
3) le rôle que doit devenir jouer la Communauté métropolitaine en tant que principale instance de gouvernance pour l'agglomération ;
4) la durée courant du transport en commun par rapport à l'automobile.

Les recommandations énoncées dans ce rapport visent un objectif immédiat : celui de fournir aux organismes du transport en commun l'encadrement à la croissance additionnelle dont ils ont besoin pour être en mesure de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation soutenable de la demande.

Mais cette optimisation ne répond à plus long terme, qui se pose une fois les quatre principes de viabilité définis ci-dessus : celui de savoir ils se décide de la part modale du transport en commun, c'est-à-dire, de savoir comment il accroître cette part progressivement afin qu'elle atteigne à même dépasse 40 % des déplacements.

Les principales recommandations du rapport sont les suivantes :

- Faire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) la première responsable du financement et de la planification du transport en commun dans la région de Montréal.
- Donner à la CMM les pouvoirs fiscaux nécessaires pour mettre en place une politique intégrée du transport des personnes s'engageant durable.
- Conserver à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) son statut d'agence gouvernementale et en faire l'organisme responsable du réseau régional de transport en commun.
- Accroître les ressources disponibles pour le transport en commun en augmentant la contribution des automobilistes.
- Confier à chacun des réseau régional, y compris celui de métro, exclusivement l'apport de ressources financières régionales.
- Assurer l'équité des contributions municipales au réseau régional en s'assurant que chaque municipalité, quel que soit le niveau de taxation de sa richesse foncière uniformisée.
- Accroître sur cette source des revenus locaux de transport en commun par la compensation des coûts de l'intégration tarifaire et par une nouvelle formule d'ajustement de la contribution d'une municipalité à son réseau local d'autobus.

- *Intégrer dans* ce nouveau système l'aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT en *déplafonnant* cette aide et en en simplifiant le calcul.
- *Permettre* l'extension du réseau régional aux villes d'agglomérations avoisinantes, aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux municipalités membres de la CMM.
- *Mettre sur pied un système de mise en concurrence balisée, supervisée par un arbitre indépendant, pour comparer la productivité des sociétés publiques de transport en commun et celle des transporteurs privés.*
- *Accorder un dégrèvement fiscal pour* les titres de transport en commun utilisés par les employés et, en contrepartie, s'assurer de percevoir l'impôt déjà exigible pour les stationnements fournis gratuitement par les employeurs.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE

1. LE MANDAT 19

2. LES CONSULTATIONS 17

2.1. DÉROULEMENT DES CONSULTATIONS 17
2.2. POINTS DE VUE EXPRIMÉS 18

3. L'ÉTAT DE LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR 21

3.1. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES 21
3.2. ÉVOLUTION DES DÉPENSES 22
3.3. ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES 24
3.4. ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN 28
3.5. PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES 29
3.6. OBJECTIFS ET PRINCIPES 30

4. LE CADRE RECOMMANDÉ 33

4.1. L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL 33
4.2. LE RÔLE DE LA CMM 33
4.3. LE RÔLE DE L'AMT 34
4.4. UN SYSTÈME INTÉGRÉ À DEUX NIVEAUX 36
4.5. LES MÉCANISMES DE FONCTIONNEMENT 37
4.6. LES RESSOURCES FINANCIÈRES REQUISES 38
4.7. LES DÉPENSES RÉCURRENTES 40
4.8. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME 43
4.9. LES AVANTAGES DU SYSTÈME RECOMMANDÉ 43

5. L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE 47

5.1. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES COÛTS DE PRODUCTION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT 47
5.2. LES MOYENS D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT 48
5.3. L'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DU TRANSPORT EN COMMUN 50

6. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC 53

6.1. PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN 53
6.2. CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES 56
6.3. FISCALITÉ DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES 58
6.4. AIDE FINANCIÈRE À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT 60

7. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL 61

8. CONCLUSION 63

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Évolution des dépenses totales par organisme 23
Tableau 2 : Évolution des contributions municipales totales 26
Tableau 3 : Contributions municipales aux organismes de transport local 27
Tableau 4 : Évolution de la contribution du gouvernement 28
Tableau 5 : Passagers des services de transport en commun 29
Tableau 6 : Hypothèse d'évolution démographique de 2001 à 2021 29

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Évolution du prix des laissez-passer mensuels 25

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Personnes et groupes rencontrés par le mandataire pour la région de Montréal

Annexe B : Le transport en commun au Québec – Quelques données générales

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001 – Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces et aux États-unis, année 2000

Annexe C : Évolution des contributions et de certains indicateurs pour la période 1991-2001 – Fiche par organisme.

Annexe D : Congestion et consommation de carburant

Annexe E : Évolution du Fonds régional de transport en commun

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal, de 2004 à 2010 – Fiche par organisme (Exploitation seulement)

Hypothèses utilisées

Annexe F : Financement des investissements métropolitains projetés

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OPT	Organisme public de transport
RFU	Richesse foncière uniformisée
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTL	Réseau de transport de Longueuil Avant 2002, sa désignation officielle était *Société de transport de la rive sud de Montréal* (STRSM), abréviation aussi utilisée dans le texte.
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SLR	Système (de transport) léger sur rail
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal Avant 2002, sa désignation officielle était *Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal* (STCUM), abréviation aussi utilisée dans le texte.
TRAM	Carte mensuelle Train-Autobus-Métro

1. LE MANDAT

Le ministre des Transports du Québec, monsieur Serge Ménard, annonçait le 8 juillet 2002 sa décision de procéder à une révision du cadre financier du transport en commun urbain au Québec en application de l'article 258 de la Loi portant réforme de l'organisation territoriale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais. Il confiait alors à trois mandataires, MM. Bernard Angers, Louis Bernard et Antoine Grégoire, le mandat de recueillir les commentaires et suggestions des divers partenaires, de formuler un diagnostic sur le cadre financier actuel, de déterminer des solutions et de lui soumettre, au plus tard le 20 décembre 2002, des recommandations concernant les modifications à apporter au cadre de financement du transport en commun urbain.

Le ministre demandait à chacun des trois mandataires d'agir en parallèle dans différentes régions du Québec :

M. Bernard Angers dans la région de la Capitale-Nationale, incluant la ville de Lévis,
M. Louis Bernard dans la grande région de Montréal, et
M. Antoine Grégoire dans les autres régions du Québec.

Les principaux éléments du mandat confié aux mandataires étaient les suivants :

1. analyser et évaluer le cadre financier actuel du transport en commun afin de juger si la contribution des partenaires (usagers, municipalités, automobilistes, gouvernement) est suffisante et équitable et de déterminer si les sources de financement sont adéquates pour financer les services de transport en commun;
2. analyser et évaluer la performance des organismes de transport, dont l'Agence métropolitaine de transport;
3. analyser et évaluer les besoins à venir en transport en commun, qu'il s'agisse de maintenir les actifs en bon état, d'investir pour développer les équipements et les services ou encore d'exploiter de nouveaux services;
4. recommander les paramètres d'un nouveau cadre financier du transport en commun et, plus spécifiquement :

   - un partenariat établissant la part de chaque partenaire en s'assurant que la contribution de chacun est suffisante, équitable et efficace et que l'équilibre entre les besoins et les ressources est assuré, que ce soit à l'égard des besoins en immobilisation ou en exploitation :
     - déterminer, le cas échéant, les nouvelles sources de financement nécessaires pour assurer le développement des services;
     - proposer des correctifs aux différents problèmes constatés;
     - proposer des mécanismes susceptibles de garantir l'engagement des partenaires à assumer leurs responsabilités financières dans l'optique de la réalisation des objectifs du Plan de gestion des déplacements de Montréal et des divers plans de transport au Québec;

- explorer différentes formules permettant d'améliorer l'efficacité des autorités organisatrices de transport (AOT) et examiner des pistes de réduction de coûts;

❑ dans la région de Montréal, les paramètres d'un nouveau cadre financier devaient aussi porter sur :

- les règles de financement du métro, des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines d'autobus et des équipements régionaux;
- les règles d'utilisation des sources régionales de financement;
- les incidences de la politique tarifaire régionale et des règles de partage des recettes régionales;
- les règles de financement des services en dehors du territoire de la CMM.

Enfin, les mandataires étaient invités à mener leurs consultations auprès :

❑ des municipalités, des communautés métropolitaines, de la Fédération québécoise des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec;

❑ des organismes de transport, c'est-à-dire les sociétés de transport, les conseils intermunicipaux de transport (CIT), les municipalités qui organisent un service de transport sur une base locale et l'Agence métropolitaine de transport;

❑ des associations de transporteurs comme l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), l'Association des CIT et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ);

❑ des regroupements d'usagers;

❑ de certains experts, qu'il s'agisse de consultants ou de membres de la communauté universitaire.

Le ministre situait ce mandat dans un contexte où les organismes de transport, les municipalités et les groupes intéressés par les systèmes de transport sont de plus en plus préoccupés par la capacité du cadre financier actuel de soutenir le développement de services efficaces et adaptés aux besoins de la clientèle. En effet, le maintien des actifs existants nécessitera un financement accru de la part des municipalités et du gouvernement, tout comme les projets destinés à développer les services de transport en commun. De plus, l'augmentation souhaitée de l'utilisation du transport en commun entraînera les coûts d'exploitation à la hausse.

Il s'agit donc d'un mandat assez vaste et complexe. Il faut souligner toutefois que le transport adapté et le transport scolaire en ont été expressément exclus.

2. LES CONSULTATIONS

2.1. DÉROULEMENT DES CONSULTATIONS

La durée du mandat, limitée à quelques mois, commandait une consultation privilégiant les principaux acteurs en matière de transport en commun et axée sur la détermination des problèmes et la recherche de solutions concrètes. Cette approche a été préférée à une autre, s'adressant à un public plus large, qui aurait nécessité la préparation et la diffusion d'un document énonçant les principaux enjeux du financement du transport en commun urbain afin de définir les paramètres de la consultation.

Les mandataires ont privilégié les rencontres individuelles avec les principaux artisans de l'industrie que sont les élus municipaux, les dirigeants des organismes de transport, les représentants des employés des sociétés de transport ainsi que les transporteurs privés fournissant des services aux CIT et aux municipalités. Des rencontres ont aussi eu lieu avec des représentants des usagers du transport en commun, du Club automobile du Québec, des centrales syndicales et du milieu des affaires ainsi que de tout groupe qui en a fait la demande. Le caractère officieux de ces rencontres a été apprécié de la plupart des personnes et groupes rencontrés. Quelques groupes ont néanmoins soumis des mémoires tandis que les trois sociétés de transport de la région de Montréal, l'Association des CIT, l'ATUQ et l'AMT ont remis des documents exposant leurs perceptions des problèmes et leurs propositions en matière de financement du transport en commun. Un certain nombre de citoyens ont également fait connaître leur point de vue par écrit[1].

Les responsables des réseaux de transport en commun urbain, les élus municipaux et les représentants des clientèles sont les personnes les mieux placées pour préciser tant les problèmes de financement de cette industrie que les pistes de solution les plus appropriées. Dans le cas de la région de Montréal, une analyse des besoins actuels et futurs avait d'ailleurs été réalisée, en collaboration, par le ministère des Transports, l'AMT et les autorités organisatrices et complétée à l'automne 2001. C'est pourquoi les mandataires n'ont pas jugé utile de commander la réalisation d'études pour appuyer leurs recommandations. Des comparaisons ont néanmoins été effectuées avec les modes de financement ayant cours dans les autres provinces canadiennes et aux États-Unis. L'expérience de quelques pays de la Communauté européenne a aussi été prise en compte en ce qui a trait à l'exploitation des services.

Une première série de rencontres de consultation a eu lieu dans la région de Montréal entre le milieu du mois d'août et la fin de novembre; plus de quarante groupes ont été rencontrés pendant cette période. Ces consultations ont permis au mandataire de faire l'état de la question, de prendre connaissance des points de vue et d'engager la discussion à propos des solutions qui pourraient être envisagées. Des rencontres additionnelles ont eu lieu, en novembre et au début de décembre, afin de valider les hypothèses de solution envisagées, d'en mesurer l'acceptabilité et de recueillir des suggestions.

[1] La liste des personnes et groupes rencontrés apparaît à l'annexe A.

Tout au long de cet exercice, les trois mandataires se sont réunis à plusieurs reprises pour échanger sur leur expérience et pour s'entendre sur un certain nombre de recommandations communes.

2.2. POINTS DE VUE EXPRIMÉS

Un des principaux constats des trois mandataires est que le transport en commun joue un rôle différent selon les agglomérations. Dans une agglomération comme Montréal, le transport en commun s'avère absolument indispensable pour déplacer les personnes vers leurs lieux de travail d'études, d'achats ou de loisirs. Il contribue à atténuer la congestion et, par le fait même, il facilite la circulation des marchandises. La vitalité du centre-ville et l'animation qui y règne, même le soir, sont tributaires de la présence du transport en commun, en particulier du métro. Dans les agglomérations de Québec et de Gatineau, le transport en commun est utilisé, là aussi, comme moyen de se rendre au travail par une partie importante de la population; il soutient ainsi le développement économique en plus d'offrir une solution de rechange valable à l'usage de l'automobile. Il en va autrement dans les agglomérations moins populeuses où la majorité des utilisateurs du transport en commun sont des clientèles à tarif réduit (étudiants, personnes âgées) et des travailleurs à faible revenu. Le transport en commun devient, dans ces cas, un instrument d'intégration pour les personnes qui dépendent de ce mode de transport pour se déplacer. Les représentants de ces agglomérations reconnaissent ce besoin et insistent pour que soient maintenus et développés les services – modestes – qu'ils ont convenu de se donner.

Plusieurs interlocuteurs ont insisté auprès des mandataires pour que le transport en commun demeure sous le contrôle des pouvoirs publics et continue d'être financé par des fonds publics. On peut tenir pour acquis que ce point de vue est partagé par tous, personne n'ayant remis en question ces deux principes.

Les interlocuteurs sont en général d'avis qu'il est nécessaire, voire obligatoire, d'investir pour améliorer la qualité des services de transport en commun pour des motifs de qualité de vie et de qualité de l'environnement. Pour plusieurs, la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto commande une hausse substantielle – un doublement même, sinon plus – de l'usage du transport en commun, un résultat qui ne peut être obtenu que grâce à un grand effort collectif pour fournir des services additionnels et changer ses habitudes de vie.

Les avis sont partagés en ce qui a trait à la contribution des usagers à titre de premiers bénéficiaires du transport en commun. La tradition de bas tarifs appliquée par la STM, en particulier pour les clientèles à tarif réduit, amène certains à proposer que les tarifs soient augmentés. La plupart des interlocuteurs, toutefois, jugent que des hausses tarifaires substantielles sont inopportunes dans un contexte qui commande une augmentation de l'achalandage des transports en commun.

La contribution des automobilistes au financement du transport en commun semble désormais acceptée comme allant de soi. Plusieurs considèrent d'ailleurs que c'est la part de l'automobiliste qui devrait augmenter si des ressources supplémentaires devaient être consacrées au transport en commun. Si tel était le cas, on souhaite que la taxation additionnelle porte alors davantage sur l'usage de l'automobile (ex.: taxes sur l'essence ou le stationnement, péages)

plutôt que sur la simple possession. Parmi les autres suggestions, notons l'extension aux petits véhicules commerciaux des droits sur l'immatriculation déjà perçus sur les automobiles et mini-fourgonnettes de promenade ainsi que la perception dans l'ensemble du Québec des redevances servant à financer le transport en commun étant donné que ce service profite directement ou indirectement à l'ensemble des citoyens. Cependant, des réserves ont été exprimées à l'effet que l'automobiliste verserait déjà aux gouvernements fédéral et provincial des sommes supérieures à la valeur des services qu'il en reçoit.

La plupart des interlocuteurs considèrent que les municipalités doivent maintenir leur contribution au financement du transport en commun, et surtout ne pas profiter du recours à de nouvelles sources pour se désengager. Les dirigeants municipaux, pour leur part, souhaitent avant tout que la part des municipalités ne soit pas augmentée. Dans le cas de Laval, la part municipale aurait atteint un niveau difficile à justifier étant donné qu'elle couvre environ 60 % des dépenses; les dirigeants de cette ville souhaitent donc que soient trouvées des solutions pour stabiliser la contribution de la Ville et la ramener au niveau des autres municipalités. Ce point de vue est partagé, pour l'essentiel, par les dirigeants de Longueuil. La Ville de Montréal, quant à elle, insiste pour qu'on assure un meilleur partage des coûts du métro, qui est un équipement en réalité régional mais dont le fardeau repose encore trop sur les contribuables montréalais.

Selon l'ensemble des interlocuteurs rencontrés, le gouvernement du Québec doit, au minimum, maintenir sa contribution. C'est, dit-on, la seule façon pour le gouvernement de démontrer qu'il croit à la nécessité de services de transport en commun de qualité. On nous a d'ailleurs rappelé que l'histoire récente du financement du transport en commun au Québec en est une de désengagement progressif de la part du gouvernement, surtout à partir de la réforme Ryan de 1992. Aussi, les interlocuteurs craignent-ils que le gouvernement veuille profiter du présent exercice pour se désengager encore davantage. S'il devait en être ainsi, il en résulterait une énorme déception dont on aurait de la peine à se relever.

La participation du gouvernement fédéral est par ailleurs souhaitée par plusieurs, en raison notamment des efforts qui devront être consentis dans le secteur des transports pour atteindre les objectifs fixés par le protocole de Kyoto. On préconise en particulier une participation au financement des investissements, dans le contexte des programmes d'infrastructures, et une contribution aux activités de recherche-développement. Une exemption de la taxe sur les carburants prélevée par le gouvernement fédéral pourrait aussi être accordée, croit-on, aux transporteurs publics.

Pour ce qui est des ressources nécessaires à l'amélioration des services, tous considèrent qu'il est souhaitable de chercher à mieux utiliser les ressources actuelles afin de réduire le plus possible le recours à des taxes additionnelles. La manière d'optimiser l'usage des ressources varie toutefois selon les interlocuteurs. Pour certains, il s'agit d'éliminer des façons de faire qui se traduisent par une sous-utilisation des ressources ou même par du gaspillage. Pour d'autres, il est essentiel d'introduire un minimum de souplesse dans la prestation des services. Les dirigeants des sociétés de transport font valoir que des améliorations substantielles de productivité ont été réalisées depuis dix ans et qu'il faudra utiliser d'autres approches à l'avenir si on veut améliorer encore davantage la performance des réseaux de transport en commun. C'est pourquoi certains

suggèrent le recours à la sous-traitance ou à la « concurrence balisée » comme moyen possible de produire des services à moindre coût.

La plupart des intervenus sont toutefois d'avis que le recours à la sous-traitance par les sociétés de transport devrait s'effectuer avec prudence, afin d'éviter que les sociétés ne se trouvent à la merci de fournisseurs privés qui accumuleraient avec le temps des connaissances et un savoir-faire supérieurs à ceux des sociétés. On devrait aussi s'assurer que la comparaison des coûts entre les sociétés de transport et les transporteurs privés tienne compte de toutes les variables, incluant le coût d'octroi des contrats et la qualité de l'entretien des véhicules, par exemple. Le milieu syndical s'objecte en principe à la sous-traitance qu'il assimile à une forme de privatisation. Il se dit néanmoins ouvert à discuter de l'organisation du travail dans les sociétés de transport, de la fusion en une seule des trois sociétés de transport de la région de Montréal ainsi que d'une certaine forme de spécialisation des sociétés, par exemple dans les activités d'entretien, qui pourrait les amener à s'échanger des services.

Le milieu municipal et les organismes de transport réclament une révision des règles d'établissement des contributions municipales au financement des infrastructures et équipements métropolitains. À cet égard, tous acceptent que le métro soit considéré comme un équipement régional. Les sources régionales devraient donc couvrir une plus grande part du coût du métro, surtout en matière d'immobilisations. En contrepartie, le palier métropolitain devrait exercer un droit de regard sur les décisions concernant le métro, tout en acceptant que la STM en demeure l'exploitant. Dans le cas des trains de banlieue, les contributions municipales devraient être basées sur le déficit d'exploitation et tenir compte, en plus de l'offre de service, de l'utilisation par les résidents. Les voies réservées et les terminus d'intérêt métropolitain devraient être totalement financés au moyen de sources métropolitaines. Enfin, les sources métropolitaines devraient couvrir entièrement le coût de l'intégration tarifaire entre les réseaux : en effet, le transport par un réseau « local » de non-résidents utilisant un titre de transport métropolitain constitue l'illustration par excellence de la réalité métropolitaine.

Bien que certains aient des réticences à cet égard, le rattachement de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est perçu par la majorité des interlocuteurs comme un moyen de renforcer la CMM dans son rôle de gouvernance métropolitaine. On y voit en plus un moyen de favoriser la complémentarité entre le transport en commun et d'autres domaines où la CMM est appelée à jouer un rôle déterminant comme l'aménagement du territoire, le réseau routier artériel et le développement économique. On souhaite cependant que, malgré ce rattachement, l'AMT reste une entité distincte, avec son conseil d'administration et son budget, conserve l'expertise de son personnel et maintienne l'essentiel de ses responsabilités actuelles. Différents interlocuteurs proposent, par contre, que la responsabilité confiée à l'AMT d'exploiter des équipements d'intérêt métropolitain soit remise aux sociétés de transport sur le territoire desquelles ces équipements sont situés et que la gestion des trains de banlieue soit confiée à une autorité distincte.

Soulignons toutefois que certains craignent que la transformation du statut de l'AMT mène à une prise en charge des enjeux métropolitains par les sociétés de transport, et ils préfèrent que l'Agence demeure sous le contrôle du gouvernement pendant encore quelques années.

5. L'ÉTAT DE LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

5.1. [illegible]

Le palier gouvernemental

La contribution financière du gouvernement au transport en commun provient principalement du *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*.[7] Ce programme comporte deux volets principaux. Le premier prend la forme d'une aide versée aux neuf sociétés de transport pour couvrir une partie de leurs dépenses d'immobilisations. Le deuxième volet s'adresse aux CIT et aux villes qui organisent un service de transport en commun sur une base individuelle. L'aide porte sur les dépenses d'exploitation et comprend une subvention de fonctionnement égale à 40 % des recettes-passagers et une subvention au kilomètre parcouru qui comble le déficit accusé par rapport au prix des billets. La contribution gouvernementale se manifeste aussi de façon indirecte par un partage du produit de ses propres sources de financement que sont les droits sur l'immatriculation et les taxes sur l'essence.

Le palier métropolitain

La mission financière de l'AMT comporte différents volets. D'une part, elle doit soutenir les organismes de transport : ce soutien est fourni principalement par l'aide versée au prorata des déplacements effectués sur le réseau métropolitain et par d'autres formes d'aide que l'AMT peut déterminer en vertu de sa loi constitutive. D'autre part, l'AMT assume, après contribution municipale, le déficit des trains de banlieue et des équipements de nature métropolitaine.

Pour assumer ses responsabilités, l'AMT reçoit la contribution des automobilistes au transport en commun, provenant du droit de 30 $ sur l'immatriculation des voitures de promenade, ainsi que le produit d'une taxe de 1,5 cent par litre d'essence vendu dans la région métropolitaine.

L'AMT assume de plus la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisation des équipements et des réseaux métropolitains au moyen d'un fonds d'immobilisation alimenté par les municipalités de son territoire.

Enfin, l'AMT établit le niveau des tarifs métropolitains et décide des modalités de partage des recettes, ce qui détermine, à des degrés divers, les revenus des organismes de transport de la région métropolitaine.

Par ailleurs, la Communauté métropolitaine de Montréal exerce des pouvoirs importants en matière de transport en commun, dont les suivants :

- l'approbation des modifications au plan stratégique de développement de l'AMT;
- l'approbation des plans stratégiques de développement de la STL, de la STRSM et du RTL;
- le désaveu des tarifs métropolitains proposés par l'AMT.

[7] Ce programme a été refondu récemment et porte désormais le nom de *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (décret 1052-2002 du 25 septembre 2002).

- la désignation des trois membres du conseil de l'AMT issus du milieu municipal.

Les pouvoirs confiés à la CMM en matière de transport en commun se situent en continuité avec ses responsabilités à l'égard du réseau routier artériel municipal ainsi qu'en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de développement économique.

Le palier municipal

Le palier municipal finance le déficit d'exploitation des réseaux locaux. De plus, les sociétés de transport doivent assumer la partie non subventionnée de leurs dépenses d'immobilisation (autobus, métro, garages, ateliers, terminus locaux, etc.). À cela s'ajoutent des contributions municipales servant à financer certaines activités de l'AMT :

- contribution au fonds d'immobilisation à raison de 1¢ par 100 $ de richesse foncière uniformisée;
- contribution égale à 40 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue;
- contribution aux dessertes métropolitaines d'autobus;
- contribution aux coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains (terminus et voies réservées).

La loi sur l'AMT prévoit aussi une contribution au métro de la part du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et de la Société de transport de Laval (STL) si leur territoire est desservi par une station de métro.

En somme, la contribution totale des municipalités au transport en commun découle de décisions locales, mais aussi de contributions métropolitaines dont le niveau dépend en partie des décisions budgétaires de l'AMT.

5.2. ÉVOLUTION DES DÉPENSES

Au cours de la dernière décennie, les dépenses totales consacrées au transport en commun dans la métropole sont passées de 910 M$ en 1991 à 1 088 M$, une augmentation de 19,6 % pour la période et de 1,8 % par an. Ce rythme de croissance est très proche de celui de l'indice des prix à la consommation qui a progressé de 19,5 %. En dollar constant, les dépenses totales n'ont augmenté que de 10 M$, soit de 1,1 %[2]. Le ralentissement de la croissance des dépenses a surtout touché l'exploitation car le financement des dépenses d'immobilisation a augmenté de 29 %, passant de 210 M$ à 272 M$.

[2] Les dépenses de la STM en 2001 sont temporairement réduites d'environ 30 M$ car elles n'incluent aucune contribution aux caisses de retraite de ses employés pendant la période 2000-2001. En tenant compte de ce montant, les dépenses totales en 2001 s'établiraient à 1 118 M$ et la croissance serait de 19,9 % pour la période ou 1,8 % par an.

Le transport en commun devait, comme tous les autres services publics, s'attendre à un plus grand égout financier. Il fut entendu que le transport en commun continuerait de subir des pertes et les différentes villes participantes s'entendirent sur l'étagage économique et sur l'étagage actuel. Ils ne cessèrent de conserver à privé les ressources financières dont il s'agissait de compromettre la développement de la société.

Tableau 1 - Évolution des dépenses réelles par organisme (en millions de $)

STM	489	512	531	542	562	578	593	611	632	647	1,8	0,9
STL	53	55	58	60	63	65	67	69	71	73	3,1	0,6
RTL	168	175	182	189	197	204	211	218	225	231	2,6	1,2
Autres exploitants	31	33	34	35	36	37	38	39	40	41	3,0	0,4
Autres coûts	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	5,4	0,3
AMT (contrats)	45	48	52	56	60	64	68	72	76	80	5,9	0,8
Total	796	835	870	896	933	964	994	1 027	1 063	1 092	3,2	3,2

(1) Les coûts de la STM incluent ceux de la navette métro Laval et ceux de la navette métro Brossard. Les coûts de la STL incluent ceux du service de taxibus. Les coûts de la RTL incluent ceux du service de transport adapté. Les autres exploitants regroupent les coûts de la STRSM, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de la Rive-Sud. Les coûts de l'AMT incluent ceux du service de trains de banlieue et ceux du service de transport par autocar.

Source : AMT, Direction de l'approvisionnement et de la planification.

Les organismes de transport en commun de la métropole ont connu en 2001 une croissance de l'ordre de 3,2 %, ce qui est légèrement supérieur à la croissance de l'inflation. Cette croissance est principalement attribuable à la hausse des dépenses de la STM, qui représentent près de la moitié des dépenses totales de l'ensemble des organismes. Les autres exploitants ont également connu une croissance de leurs dépenses, mais celle-ci est demeurée relativement modeste. Les dépenses de l'AMT ont quant à elles connu une croissance importante, mais elles ne représentent encore qu'une faible part des dépenses totales.

Le tableau 2 présente l'évolution des dépenses par catégorie. Les dépenses de rémunération ont connu une croissance de 3,1 %, ce qui est légèrement inférieur à la croissance globale des dépenses. Les dépenses de biens et services ont connu une croissance de 3,4 %, ce qui est légèrement supérieur à la croissance globale des dépenses. Les dépenses de financement ont connu une croissance de 3,2 %, ce qui est identique à la croissance globale des dépenses. Les autres dépenses ont connu une croissance de 3,2 %, ce qui est identique à la croissance globale des dépenses.

Pour ce qui est des immobilisations, les principaux besoins qui y sont associés se situent dans la période 2002-2004. Les investissements majeurs prévus pour cette période sont :

- Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal ;
- Le prolongement de la ligne orange du métro de Montréal ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Mascouche ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Châteauguay ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Candiac ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Saint-Constant ;
- Le prolongement de la ligne de train de banlieue Saint-Hubert

trois sociétés. Un remplacement au terme de 16 ans entraîne un coût d'achat d'environ 57 M$ par an (65 M$ par an si la durée de vie est ramenée à 14 ans). Le vieillissement du métro fait en sorte qu'une partie des équipements atteindront la limite de leur vie utile (30-40 ans) et devront être remplacés, incluant les voitures de la première génération. Il s'agit là d'investissements absolument incontournables pour maintenir la qualité de la principale infrastructure de transport en commun de la métropole. Certaines lignes de trains de banlieue doivent aussi être modernisées, car le service y a été relancé au moyen de matériel roulant usagé et l'infrastructure ferroviaire doit être améliorée si elle est utilisée de façon plus intensive. Enfin, plusieurs projets de développement des infrastructures devront aussi être envisagés en plus du prolongement du métro à Laval en cours de construction.

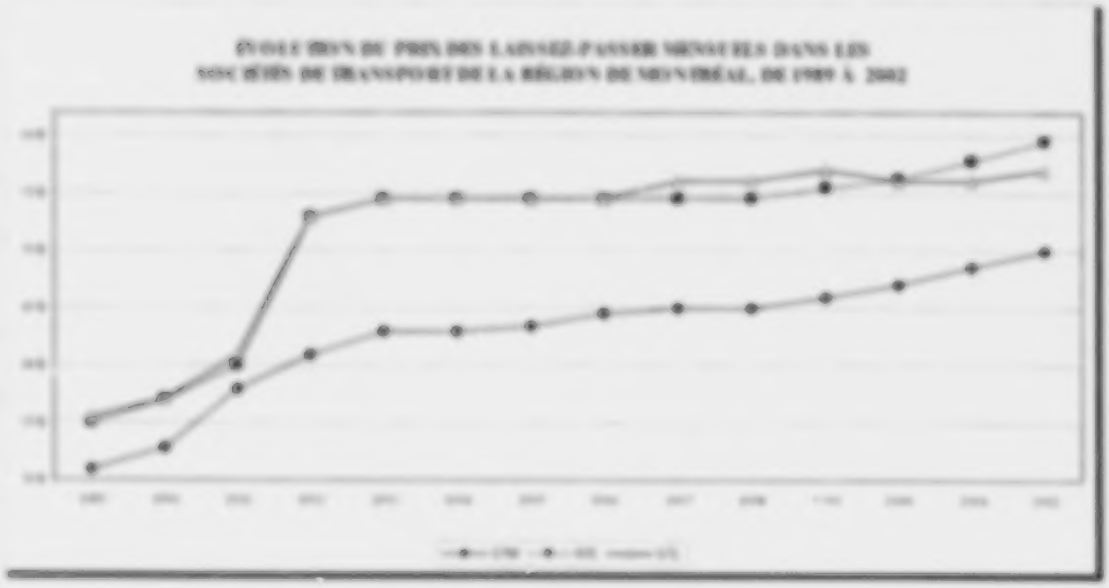
La valeur totale des projets en cours de réalisation, de planification ou à l'étude s'élève à environ 5 200 M$. Comme le coût des projets réalisés au cours de la décennie 1990 s'est établi à 1 329 M$, il est peu probable que l'ensemble des projets envisagés puissent être réalisés. Une sélection rigoureuse sera indispensable. On devra accorder la priorité au renouvellement des équipements, notamment du métro et des parcs d'autobus, qui sont à la base des services offerts. Par ailleurs, les projets moins prioritaires devront faire l'objet d'une analyse rigoureuse de leurs avantages et de leurs coûts. Enfin, la réalisation des projets devra être échelonnée dans le temps en fonction de la capacité de payer du MTQ et des municipalités.

3.5. [illegible]

L'usager

De 31,3 % en 1991, la part des usagers dans les dépenses totales des organismes de transport en commun de l'agglomération métropolitaine est passée à 37,5 % en 2001. La recette moyenne par passager était de 0,71 $ en 1991 et s'établissait à 0,95 $ en 2001, une progression de 34 % pour la période et de 2,94 % par an en moyenne. Cette progression s'explique par des hausses de tarif substantielles en 1992, en raison de la fin des subventions à l'exploitation pour les trois sociétés, suivies de hausses régulières par la suite. De plus, le nombre de clients transportés est approximativement le même au début et à la fin de la période. Exprimés en dollars courants, les revenus autonomes (recettes-passagers et autres revenus) sont passés de 310,3 M$ en 1991 à 430,4 M$ en 2001, une hausse de 38,7 % pour la période et de 3,3 % en moyenne par année. Cette progression a été plus rapide que celle de l'indice des prix à la consommation qui fut de 1,4 % par an.

Graphique 1 : Évolution du prix des laissez-passer mensuels



Une comparaison de la recette moyenne par passager a été effectuée avec les réseaux de transport en commun des autres provinces canadiennes; cette comparaison a confirmé les informations déjà connues. Ainsi, la recette moyenne perçue par la STM (0,85$ en 2000) – reconnue pour sa tradition de tarifs bas – est substantiellement inférieure à la recette moyenne perçue par la Toronto Transit Commission (1,46$) et par la Greater Vancouver Transit Authority (1,58 $). À l'opposé, la recette moyenne perçue par le RTL et la STL (1,18$) est supérieure à la moyenne pour les réseaux desservant des agglomérations de 150 000 à 1 000 000 d'habitants (1,15$), notamment des villes comme Ottawa (1,11$) et Calgary (0,98$). Par ailleurs, les tarifs sont généralement plus bas dans les villes américaines.

Municipalités

De 1991 à 2001, la part des municipalités est passée de 246 M$ à 395 M$, soit de 26,4% à 36,5 % des dépenses totales du transport en commun dans l'agglomération. L'augmentation s'explique surtout par l'effort additionnel que les municipalités membres des sociétés de transport ont dû consentir au moment de la fin des subventions à l'exploitation. Les contributions municipales ont d'ailleurs dépassé les 410 M$ de 1992 à 1994 avant de diminuer jusqu'en 1999. L'évolution varie toutefois d'un organisme à l'autre. Les municipalités de l'île de Montréal ont consenti une hausse de 79 % entre 1991 et 1992; les contributions ont ensuite été à la baisse de 1994 à 2000. Au RTL, les contributions ont été stables de 1992 à 1997, ont fléchi de quelques millions pendant trois ans et sont revenues au même niveau en 2001. À Laval, la contribution est en hausse depuis 1992. Dans la couronne nord, les contributions croissent de manière soutenue en raison de la croissance des services offerts et de la participation au coût des trains de banlieue, en particulier l'ajout de la ligne de Blainville et l'augmentation des fréquences sur cette ligne. Les contributions des municipalités de la couronne sud fluctuent d'une année à l'autre.

Tableau 2 : Évolution des contributions municipales totales (en milliers de $)

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montréal CUM	187 329	334 603	335 834	336 058	330 463	326 282	321 164	309 982	288 856	281 681	295 007
Municipalités STRSM	32 813	42 220	42 398	42 386	42 409	42 405	42 383	36 599	36 603	39 089	42 592
Laval	17 776	27 912	29 011	30 433	28 591	32 165	33 815	35 388	35 141	39 221	41 621
Couronne nord	2 651	2 296	2 417	2 466	2 718	3 893	4 543	5 308	6 276	7 341	10 247
Couronne sud	5 456	4 377	3 668	1 110	5 013	4 469	3 834	4 199	4 107	4 208	5 975
Total	246 025	411 408	413 328	415 453	409 185	409 214	405 739	391 476	370 983	371 539	395 442

Source : AMT (Comité de financement) et compilation MTQ.

Les contributions des municipalités vont, pour 90 %, au financement de l'organisme de transport sur lequel elles exercent un contrôle. Le solde est versé à l'AMT pour le financement du fonds d'immobilisation ainsi qu'à titre de contribution pour les trains de banlieue et pour les équipements métropolitains. Les deux premières contributions sont prescrites expressément par la loi, tandis que la contribution au coût des voies réservées et des terminus métropolitains a été instaurée en 2002 en raison des difficultés budgétaires auxquelles doit faire face l'AMT. Les contributions découlant des décisions de l'AMT viennent donc perturber la planification budgétaire des municipalités qui souhaiteraient que le coût des équipements, dont la nature métropolitaine est reconnue, soit majoritairement sinon entièrement couvert par des sources métropolitaines.

Le rapport d'évaluation de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, déposé à l'Assemblée nationale le 1er décembre 1999, a montré les déficiences des règles d'établissement des contributions municipales au coût des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines par autobus et du métro ainsi que les iniquités qu'elles peuvent causer entre les municipalités. Dans le cas des trains, la contribution des municipalités desservies est basée sur l'offre de services dans leur territoire, une approche jugée inadéquate par les sociétés de transport qui souhaiteraient que l'utilisation soit aussi prise en compte. Les critères appliqués pour mesurer l'offre de services varient d'ailleurs d'une ligne à l'autre; bien qu'elle puisse être justifiée, une telle approche peut aussi être considérée comme inéquitable dans certains cas. De plus, l'AMT a utilisé une formule dite incitative sur les lignes Blainville et Mont-Saint-Hilaire qui a pour effet de diminuer la part du coût assumée par les municipalités, et le MTQ a assumé la part des municipalités pendant la période de mise à l'essai des nouvelles lignes.

Dans le cas du métro, il apparaissait normal qu'une municipalité hors de l'île de Montréal possédant une station sur son territoire assume une part du déficit du métro puisque la présence d'une station engendre des retombées qui n'existent pas ailleurs. Les municipalités qui formaient la STRSM – aujourd'hui la Ville de Longueuil – ont cependant contesté l'imposition et le calcul de cette contribution en faisant valoir que les citoyens d'autres municipalités profitaient eux aussi de la station Longueuil pour accéder au métro.

L'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun se fait à l'avantage du client : le tarif intégré est moindre que la somme des deux contributions qu'il devrait payer s'il achetait deux titres de transport. Les organismes de transport, et les municipalités considèrent que le manque à gagner qui en découle est de nature métropolitaine et que la part de ce manque à gagner assumée par l'AMT est insuffisante.

Enfin, des écarts considérables persistent dans l'effort fiscal consenti par les municipalités pour le financement du transport en commun. Ces écarts reflètent dans une certaine mesure la différence de niveau de service entre les territoires municipaux. Or, les services de transport en commun servent à transporter des personnes entre les différentes parties de l'agglomération au même titre que le réseau autoroutier relevant du MTQ. De plus, les automobilistes issus des autres parties du territoire métropolitain profitent d'une congestion moindre imputable au taux élevé d'utilisation du transport en commun qui prévaut au centre de Montréal grâce à l'effort fiscal des contribuables de l'île de Montréal.

Tableau 3 : Contributions municipales aux organismes de transport local (1)
(par habitant, par déplacement, par 100 $ de RFU)

Contribution	par habitant			par déplacement			par 100 $ de RFU
	1991	1995	2001	1991	1995	2001	2001
STM	97,26$	172,25$	151,47 $	0,50$	0,91$	0,77 $	29,9 ¢
STL	56,54$	86,54$	108,53 $	0,83$	1,78$	2,06 $	25,8 ¢
RTL	94,69$	121,39$	114,65 $	1,19$	1,66$	1,35 $	26,4 ¢
Couronne sud	10,85$	8,35$	4,95 $	0,84$	0,67$	0,33 $	1,2 ¢
Couronne nord	5,63$	5,18$	8,03 $	0,88$	0,60$	0,95 $	2,3 ¢

(1) : Ces contributions ne tiennent pas compte des contributions à l'AMT : trains de banlieue, dessertes métropolitaines et fonds d'immobilisation.
Source : AMT (Comité de financement), compilation MTQ.

Gouvernement

Alors que le gouvernement avait été le principal bailleur de fonds du transport en commun au cours des années 1980 et que sa part s'établissait encore à 40,2 % des dépenses totales en 1991, ses décisions depuis une dizaine d'années trahissent un certain essoufflement à financer ce mode de transport. Le geste le plus marquant à cet égard fut, en 1992, la fin des subventions à l'exploitation versées aux sociétés de transport. D'autres décisions ont suivi comme la baisse du taux des subventions à l'achat d'autobus et le gel des subventions versées aux CIT et aux municipalités à leur niveau de 1996. Il en résulte que le montant des subventions versées aux organismes de transport de la région de Montréal a décliné de 207,3 M$ en 1992 à 173,6 M$ en 2001, un recul de 16 % qui s'explique principalement par la fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996. Exprimée en dollars constants, la diminution du soutien gouvernemental au transport en commun atteint 26 % entre 1992 et 2001.

Tableau 4 : Évolution de la contribution du gouvernement (en millions de $)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Exploitation	224,9	58,9	58,7	60,5	62,6	13,4	13,1	12,4	14,1	13,2	13,9
Service de la dette	56,4	48,3	53,3	60,1	64,4	63,0	82,1	98,0	90,5	89,1	87,9
Service de la dette-construction du métro	93,1	100,1	94,3	86,8	94,6	88,3	83,6	85,4	80,9	78,5	71,7
Total	374,4	207,3	206,4	207,3	221,5	164,8	178,8	195,8	185,5	180,8	173,6

Source : AMT (Comité de financement).

Automobilistes

Les automobilistes ont été appelés à contribuer au financement du transport en commun à titre de bénéficiaires indirects. Les droits de 30 $ sur l'immatriculation des voitures de promenade ont servi à compenser en partie la fin des subventions à l'exploitation en 1992, tandis que la taxe de 1,5 cent par litre d'essence a compensé la fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996.

Le rendement de ces deux sources se caractérise par sa stabilité. Le produit des droits sur l'immatriculation est passé de 39,5 M$ en 1992 à 42,7 M$ en 2001, une hausse de 8,1 % en neuf ans. Le rendement de cette source progresse au rythme de l'augmentation du parc de véhicules automobiles, environ 1,4 % par an. En pratique, la progression du rendement a même été plus lente, car des municipalités ont été retirées du territoire assujetti. Le produit de la taxe sur l'essence a été à la hausse au cours de la deuxième année, en 1997, mais il est revenu à 43,2 M$ en 2001, le même montant qu'en 1996. L'évolution de cette source dépend du volume des ventes d'essence, lequel demeurera stable ou à la baisse en raison de l'amélioration progressive du rendement énergétique des automobiles. Il s'agit donc de sources de revenus dont la croissance n'est pas du tout parallèle à celle des dépenses qu'elles doivent supporter.

3.4. ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Le nombre de passagers utilisant les réseaux de transport en commun a enregistré une baisse de l'ordre de 4 % entre 1991 et 1995. L'enquête origine-destination réalisée en 1998 a d'ailleurs confirmé ces résultats. Une reprise de l'achalandage a toutefois été observée de 1996 à 2001 sous l'impulsion de trois facteurs. La reprise économique a créé des emplois et fait en sorte que plus de personnes se déplacent pour travailler et consommer. La croissance de la population dans l'île de Montréal, surtout dans la tranche des jeunes adultes (les 20-25 ans), a aussi joué un rôle déterminant car les Montréalais sont les principaux utilisateurs du transport en commun, en particulier les jeunes parce qu'ils se déplacent beaucoup. Enfin, la création de l'AMT a permis de mettre en commun les efforts de mise en marché, de coordonner plus efficacement les réseaux de transport en commun et de renforcer la complémentarité entre la route et le transport en commun.

Tableau 5 : Passagers des services de transport en commun (en milliers)

	AMT-train*	AMT-autobus	STM	STL	RTL	CIT nord	CIT sud	TOTAL
1991		-	346 700	21 427	27 599	3 009	5 459	410 521
	1,54 %	-	*84,45 %*	*5,22 %*	*6,72 %*	*0,73 %*	*1,33 %*	
1995	4537	-	336 100	16 020	25 605	4 525	6 368	393 155
	1,15 %	-	*85,49 %*	*4,07 %*	*6,51 %*	*1,15 %*	*1,62 %*	
2000	11 992	408	354 300	17 425	29 004	5 196	7 543	425 868
	2,82 %	*0,10 %*	*83,19 %*	*4,09 %*	*6,81 %*	*1,22 %*	*1,77 %*	
2001	12 196	637	353 500	18 238	30 427	5 454	7 527	427 979
	2,85 %	*0,15 %*	*82,60 %*	*4,26 %*	*7,11 %*	*1,27 %*	*1,76 %*	

* L'AMT a pris en charge les trains de banlieue en 1996.
Source : AMT (Comité de financement) et compilation MTQ.

3.5. PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES

Les prévisions de croissance démographique de l'agglomération montréalaise ont été mises à jour à la lumière des résultats du recensement de 2001. Le premier élément à retenir de ces prévisions est que la population de l'agglomération métropolitaine va continuer à croître pour une vingtaine d'années encore. La croissance se poursuivra dans les couronnes, quoique à un rythme moins rapide que par le passé. Les données du recensement montrent une reprise de la croissance de la population sur l'île de Montréal, une tendance qui pourrait être appelée à se poursuivre; Montréal attire notamment les jeunes adultes, et la majorité des nouveaux immigrants s'y installent. De même, le rythme de croissance demeure soutenu à Laval, alors que la population pourrait demeurer stable ou même décroître à Longueuil.

Tableau 6 : Hypothèse d'évolution démographique de 2001 à 2021
Territoire de la Région métropolitaine de recensement*

Territoire	Population 2001	Population 2021	Variation 2001-2021	
			Nombre	%
Montréal	1 812 350	1 914 760	102 410	5,6
Laval	342 932	373 740	30 808	9,0
Longueuil	371 842	366 170	(5 672)	(1,5)
Couronne nord	525 683	587 510	61 827	11,8
Couronne sud	372 840	401 430	28 590	7,7
Total	3 425 647	3 643 610	217 963	6,4

*Une réévaluation des potentiels d'aménagement sur l'île de Montréal est en cours : la prévision de croissance de la population pourrait être ajustée par la suite
Source : Ministère des Transports du Québec, perspectives rajustées sur les chiffres du recensement de 2001, mai 2002.

L'évolution de la démographie détermine dans une large mesure les besoins futurs en matière de déplacements. Trois phénomènes sont à prendre en compte : la simple évolution du nombre d'habitants, car chacun a besoin de se déplacer, la modification des habitudes avec l'âge (les personnes âgées se déplacent moins que les jeunes) et la persistance des habitudes acquises (les baby-boomers utiliseront davantage l'automobile que leurs parents lorsqu'ils atteindront le troisième âge). Ainsi, une croissance légèrement plus forte de la population pour l'ensemble de

l'agglomération pourrait notamment engendrer plus de déplacements en automobile que prévu antérieurement au cours de la période de pointe le matin. Par contre, la présence sur l'île de Montréal d'un plus grand nombre d'immigrants et de jeunes adultes – des clientèles traditionnelles du transport en commun – pourrait faire en sorte que la fréquentation du transport en commun demeure stable d'ici 2011 au lieu de décroître comme on le prévoyait antérieurement. Pour ce qui est des couronnes, une croissance moins rapide fera en sorte que l'augmentation du nombre de déplacements y sera substantielle mais moindre que prévu, tant en automobile qu'en transport en commun.

L'horizon du présent rapport étant celui des années 2008-2010, on peut tenir pour acquis, à moins qu'un coup de barre décisif ne soit donné, que la clientèle du transport en commun demeurera relativement stable. Les prévisions indiquent en effet que le nombre de déplacements devrait se maintenir à environ 330 000 jusqu'en 2011 au cours de la période de pointe du matin; c'est tout de même 20 000 déplacements de plus que ce que l'on prévoyait auparavant.

Toutefois, à plus long terme, le vieillissement de la population est le facteur le plus déterminant à prendre en compte. Ce phénomène affectera le Québec en entier et se fera tout particulièrement sentir dans les couronnes suburbaines qui ont été en croissance rapide depuis une trentaine d'années, mais où la proportion de personnes âgées croîtra de façon presque aussi rapide au cours des prochaines décennies. C'est pourquoi les nouvelles infrastructures – étant donné que leur coût devra être supporté par une population en décroissance – doivent être choisies avec soin dans le contexte d'une planification serrée de l'aménagement du territoire et d'un développement durable.

3.6. OBJECTIFS ET PRINCIPES

Le bilan de l'évolution du financement du transport en commun dans la région métropolitaine au cours de la dernière décennie et la prise en compte des perspectives d'évolution future et des besoins de financement qui en découlent font ressortir quatre principaux enjeux pour l'avenir :

1. l'insuffisance des ressources financières;
2. les problèmes d'équité dans les contributions municipales, en particulier pour le métro et les trains de banlieue;
3. le rôle que doit désormais jouer la Communauté métropolitaine en tant que principale instance de gouvernance pour l'agglomération;
4. le déclin constant de la part du transport en commun par rapport à l'automobile.

L'objectif immédiat qui guide les recommandations énoncées dans ce rapport vise à fournir aux organismes de transport en commun l'encadrement et les ressources additionnelles dont ils ont besoin pour être en mesure de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation souhaitable de la demande.

L'objectif qui pourrait être poursuivi à moyen et à long terme devrait être plus ambitieux et se situer dans la foulée du protocole de Kyoto : mettre fin au déclin de la part modale du transport en commun, au minimum, et même commencer à accroître cette part progressivement afin qu'elle atteigne et même dépasse 40 % des déplacements. La réalisation d'un tel objectif

suppose toutefois une approche volontariste misant sur un renforcement considérable du rôle du transport en commun, et une stratégie de mise en œuvre faisant appel à une diversité de moyens qui se renforcent mutuellement. L'augmentation de l'offre de transport en commun en serait évidemment la base, mais d'autres mesures favorables à l'accroissement de l'usage du transport en commun devraient aussi être mises en œuvre, notamment en aménagement du territoire, en fiscalité des individus et des entreprises, en gestion de la circulation et du stationnement, et pourraient même inclure des restrictions réglementaires à l'usage de l'automobile. Une telle politique ne pourra vraisemblablement être mise en place chez nous qu'à la suite d'un vrai « débat de société ».

4. LE CADRE RECOMMANDÉ

4.1. L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL

À l'heure actuelle, la région de Montréal se retrouve avec deux organismes régionaux ayant les mêmes pouvoirs de planifier, coordonner et financer le transport en commun dans ses aspects métropolitains : l'AMT, créée en 1996, et la CMM, créée en 2000. L'intégration de l'AMT à d'éventuelles instances décisionnelles métropolitaines avait été prévue dès le moment de sa création et inscrite à sa loi constitutive; elle reste toutefois à réaliser.

4.2. LE RÔLE DE LA CMM

Dans une grande agglomération métropolitaine comme Montréal, il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime. Cette vision ne peut venir que des dirigeants régionaux de la CMM dont c'est précisément le rôle.

Dans sa loi constitutive, la Communauté métropolitaine de Montréal s'est vu confier la responsabilité du transport en commun dans la région montréalaise. Il s'agit cependant d'une attribution de principe, qui est exprimée d'une façon plutôt sommaire et qui doit être précisée pour être efficace.

La CMM est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique. De plus, l'action de la CMM s'exerce sur l'ensemble du territoire de l'agglomération où s'effectuent la très grande majorité des déplacements en transport en commun.

C'est pourquoi je recommande que la CMM soit clairement reconnue comme la première responsable de la planification, de la mise en œuvre et du financement d'un système intégré de transport en commun incluant l'ensemble du réseau de transport régional et des différents réseaux de transport locaux dans la région de Montréal.

À cette fin, la CMM doit avoir à son service les compétences humaines nécessaires pour remplir adéquatement son rôle de planification, de coordination et de financement. Ce personnel, dont une partie pourrait provenir de l'AMT, serait financé à même le Fonds régional de transport en commun dont il sera question ci-après.

Le conseil de la CMM devrait également être investi des pouvoirs fiscaux requis pour jouer pleinement son rôle. À l'heure actuelle, la contribution des automobilistes est fixée par le gouvernement et, dans la région de Montréal, est versée à l'AMT qui en assure la gestion et la distribution entre les différents transporteurs. Il s'agit de taxes dédiées, imposées par le Québec, et qui ne servent qu'à des fins de transport en commun local et régional à Montréal. C'est donc le Québec qui taxe pour des fins montréalaises. À mon avis, il serait préférable que celui qui est responsable des dépenses soit également responsable de prélever les ressources nécessaires.

C'est pourquoi je recommande que, dans le cas de la région de Montréal, le conseil de la CMM soit habilité à fixer, par un vote des deux tiers de ses membres, le montant de la contribution des automobilistes au transport en commun prévu dans la Loi sur les transports et celui de la majoration de la taxe sur les carburants pour le transport en commun. Au besoin, l'Assemblée nationale pourrait fixer des limites à ce pouvoir de taxation de la CMM.

De plus, je recommande que le conseil de la CMM soit habilité à imposer, par un vote des deux tiers de ses membres, un droit de péage sur les ponts et autres infrastructures de transport routier. Ce pouvoir ne pourrait cependant être exercé qu'après une entente avec le propriétaire de ces ponts ou infrastructures.

Enfin, je recommande que le conseil de la CMM soit habilité à imposer, par un vote des deux tiers de ses membres, une taxe sur les stationnements hors rue. Le pouvoir semblable que possède l'AMT en vertu de sa loi constitutive serait aboli.

Par contre, les revenus tirés par la CMM de la taxation des automobilistes devraient obligatoirement servir au transport en commun. De plus, des mesures devraient être prises pour s'assurer que l'augmentation du fardeau fiscal des automobilistes ne permette pas de diminuer la contribution des municipalités au transport en commun.

Pour compléter ce chapitre, il faut rappeler que la loi constitutive de l'AMT oblige les municipalités à contribuer au fonds d'immobilisation de l'AMT « un centin par 100 $ de leur richesse foncière municipale ». Je recommande que ce soit le conseil de la CMM, au vote des deux tiers de ses membres, qui fixe le montant de cette contribution et que celle-ci puisse servir à financer non seulement les immobilisations mais également les coûts de fonctionnement du transport en commun.

4.3. LE RÔLE DE L'AMT

Depuis sa création en 1996, l'AMT joue un rôle central dans la planification et le financement du transport en commun dans la région montréalaise. Elle remplit également le rôle d'autorité organisatrice en ce qui concerne les trains de banlieue, les dessertes métropolitaines, les équipements métropolitains et les mesures préférentielles.

La grande majorité des personnes et des groupes consultés favorisent le maintien de l'AMT en tant qu'organisme, mais préconisent son intégration aux nouvelles structures métropolitaines — comme cela était d'ailleurs envisagé dès le départ. Cette intégration va évidemment de soi si l'on veut que la CMM joue vraiment son rôle de maître d'œuvre en matière d'aménagement et de transport en commun.

Il peut cependant y avoir plusieurs façons de « métropolitaniser » l'AMT.

La première serait de faire de l'AMT un organisme métropolitain sous l'autorité de la CMM, à l'exemple des sociétés de transport en commun qui relèvent des municipalités de leur territoire.

Cela aurait toutefois pour effet de faire perdre à l'AMT son statut d'agence du gouvernement, ce qui aurait des conséquences fiscales importantes et pourrait compromettre la continuation de certains tâches comme la construction du prolongement du métro vers Laval. Ce cadre, également, conviendrait mal à l'extension du réseau de transport en commun vers les villes d'agglomération qui sont à l'extérieur du territoire de la CMM. C'est pourquoi, après avoir initialement favorisé cette solution, j'ai décidé finalement d'en recommander une autre qui me semble avoir plus d'avantages et moins d'inconvénients.

Je recommande donc que l'AMT conserve son statut actuel d'agence du gouvernement et qu'elle garde ses structures et ses fonctions actuelles, à l'exception des modifications suivantes :

1. le rôle de l'AMT en matière de financement, de coordination et de planification générale du réseau global de transport en commun et d'intégration des réseaux et des tarifs serait confié directement à la CMM ;
2. le personnel de l'AMT chargé de ces fonctions serait transféré à la CMM ;
3. la définition de ce qui constitue un équipement ou un service régional serait confiée à la CMM, sur la recommandation de l'AMT.

Je recommande également que, parmi les quatre personnes qui sont nommées par le gouvernement au conseil d'administration de l'AMT, au moins deux soient des hauts fonctionnaires représentant le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Cela permettrait à l'AMT d'être le lieu d'un partenariat actif et permanent entre le gouvernement et la région en ce qui concerne le fonctionnement et le développement du réseau de transport en commun régional.

Cet arrangement permettrait de séparer, d'une part, l'allocation des ressources et, d'autre part, la gestion du réseau régional, corrigeant ainsi ce qui apparaît comme un défaut majeur du système actuel où l'AMT est perçue comme étant à la fois juge et partie. Le rôle de l'AMT serait donc essentiellement celui d'une SOM pour le transport régional.

Cet agencement fournirait enfin un cadre approprié à la gestion complexe du prolongement du réseau de transport en commun aux villes d'agglomération qui entourent la Communauté métropolitaine, comme nous le verrons plus loin.

Le budget de l'AMT qui, en vertu de la loi actuelle, est soumis pour approbation au conseil de la CMM, ne pourrait plus entrer en vigueur sans cette approbation. La CMM devrait également approuver le programme des immobilisations de l'AMT, qui présentement ne lui est soumis que pour avis.

2.5 [illegible]

Le système de transport en commun de la région de Montréal comporte deux niveaux : le réseau régional géré par l'ARTM , et le réseau local géré par trois sociétés de transport en commun (la STM, la RTL et la STL) par douze CIT et par huit villes. De multiples efforts ont été faits dans le passé pour que ces deux niveaux fonctionnent en harmonie au sein d'un seul système intégré, notamment par l'intégration des tarifs, des modes de transport et des services.

La fonction de l'exploitation du réseau régional prévoit des wagons, des automotrices (par l'entremise de l'AMT) et des municipalités desservies. Les formules de partage varient d'un mode et d'un service à l'autre, et l'égard de la répartition du fardeau entre les municipalités ne fonctionne comme.

De plus, à plusieurs égards, le métro n'est pas encore considéré comme faisant intégralement partie du réseau régional, même s'il constitue un des éléments essentiels de ce réseau et même si 33 % de ses usagers proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal. Bien que les automotrices (par l'entremise de l'AMT) assument une part importante de 82 W $ du coût du métro et que l'argent fasse sa contribution de 1,8 W $, le déficit restant et la dette restent entièrement à la charge de la STM et de la Ville de Montréal.

La situation actuelle, en plus d'être souvent inéquitable, rend difficile le développement du réseau autour du réseau régional parce qu'elle engendre inévitablement des conflits concernant la manière de répartir le fardeau financier entre les municipalités. Dans certains cas, le développement du réseau régional devient également un obstacle au développement du réseau local parce il occupe une grande partie des fonds disponibles pour le transport en commun au sein de la municipalité concernée. D'où il résulte une concurrence malsaine entre le réseau local et le réseau régional.

Pour corriger la situation, je recommande de mieux distinguer entre le niveau régional et le niveau local, d'inclure le métro dans le réseau de transport régional et de financer ce niveau uniquement par le fonds régional de transport en commun, une contribution directe du niveau local.

Il n'y aura donc plus de contribution spécifique des municipalités aux coûts des voies de banlieue ou des équipements ou services régionaux. Si le déficit du métro croît, grâce au produit de transition, entièrement à la charge du fonds régional de transport en commun.

De cette, les sociétés régionales devraient continuer à aider financièrement le niveau local. Elles le font déjà par le programme d'aide au réseau de transport métropolitain par années (le PAMTC) et l'aide aux tarifs réduits. Je recommande donc que cette aide soit substantiellement augmentée par une compensation complète du coût de l'intégration tarifaire et par l'établissement d'un nouveau programme d'aide, en complément du PAMTC, qui serait basé sur la contribution municipale au transport en commun local (voir ci-après).

Je recommande enfin que soit intégrée à ce nouveau système la subvention que le gouvernement accorde actuellement au centre des coûts d'exploitation des CIT et des OMIT (voir ci-après).

6.2. [illegible]

Afin de s'assurer que les fonds qui seront perçus par la CMM aux fins de transport en commun servent uniquement à ces fins, il recommandé que la loi constitutive de la CMM soit modifiée pour y inscrire la création de deux fonds distincts : un fonds régional de transport en commun et un fonds d'immobilisation pour le transport en commun. Ces fonds seront administrés par la CMM.

6.2.1 Fonds régional de transport en commun

Seraient versés dans ce fonds les sommes ou provisions des sources suivantes :

a) la contribution des automobilistes au [illegible] ;
b) la gratuité de la taxe particulière au [illegible] ;
c) la gratuité des plaques [illegible] ;
d) la gratuité de la taxe sur les stationnements [illegible] ;
e) les quotes-parts des municipalités ;
f) la subvention gouvernementale aux STT et aux OMH.

Ce fonds servirait à financer les dépenses suivantes :

a) la dîme de l'AMT provenant de la gestion du réseau régional de transport en commun ;
b) le déficit du métro ;
c) la compensation du coût de l'intégration tarifaire ;
d) l'aide interpolitaine au transport local ;
e) l'aide aux STT et aux OMH ;
f) les dépenses administratives assumées par la CMM en matière de transport en commun.

6.2.2 Fonds d'immobilisations pour le transport en commun

Seraient versés dans ce fonds les sommes ou provisions des sources suivantes :

a) les quotes-parts des municipalités pour les immobilisations en transport en commun ;
b) la contribution du gouvernement du Québec pour assumer le coût des immobilisations en vue de l'établissement des services de bâtir-rouler-y croît-fric ;
c) la contribution du gouvernement de l'Canada aux mêmes fins, le cas échéant.

Ce fonds servirait au financement des immobilisations effectuées dans le réseau régional de transport en commun, soit directement soit en remboursement des emprunts effectués par d'autres organismes pour financer ces immobilisations.

6.6. LES AUTOMOBILISTES

Cela ne surprendra personne que mon analyse de la situation financière du transport en commun dans la région de Montréal m'amène à conclure qu'il faut y consacrer des ressources financières additionnelles. Que ce soit l'absolue nécessité d'investir des sommes importantes pour le maintien et la remise à niveau d'un métro qui date maintenant de quarante ans, que ce soit l'augmentation inévitable des coûts entraînée par le prolongement du métro à Laval et par la bonne souhaitée de l'achalandage, que ce soit l'amélioration indispensable des services locaux ou la poursuite de la mise en place des trains de banlieue et autres équipements régionaux, tout démontre que les ressources actuellement disponibles ne sont déjà pas suffisantes, et qu'elles le seront de moins en moins d'année en année. Sans un apport d'argent neuf, le système est en danger.

La contribution des automobilistes

La consultation que j'ai menée m'indique que ce sont les automobilistes qui devraient fournir ces ressources additionnelles, d'abord parce que ce sont eux qui, présentement, contribuent le moins au fonctionnement du système actuel, et ensuite, parce que, dans une région comme Montréal, ils bénéficient d'une façon directe de l'existence d'un système performant de transport en commun. Imagine-t-on ce que seraient l'accès aux ponts et la circulation au centre-ville de Montréal s'il n'y avait aucun service de transport en commun, et si tous ceux qui s'y rendent devaient le faire à pied, à bicyclette ou en auto ? L'autobus, le train et le métro rendent possible l'utilisation de l'automobile ; en contrepartie, les automobilistes doivent rendre possible le transport en commun.

Pour faire face aux besoins immédiats et assurer une certaine stabilité de financement pour les prochaines années, les calculs ont montré qu'il faut ajouter 45 M $ dans le Fonds régional de transport en commun. Pour y arriver, je recommande, à l'instar de nos collègues montréalais, de rajuster, en fonction de l'inflation, à 35 $ la contribution des automobilistes sur l'immatriculation des véhicules de promenade et d'élargir l'assiette de cette contribution aux véhicules légers commerciaux et institutionnels (voir ci-après à la section 6.2). Dans la région de Montréal, cela permettra de percevoir 15 M $ additionnels.

Je recommande que les autres 30 M $ proviennent d'une augmentation de 1 cent le litre de la taxe spéciale sur l'essence, de sorte que celle-ci passerait de 1,5 cents à 2,5 cents dans la région de Montréal.

La mise en œuvre de ces recommandations ferait passer la part des automobilistes dans le financement global du transport en commun dans la région de Montréal de 8 % des coûts totaux en 2001 à environ 11,7 % en 2004.

Il importe ici d'insister sur le fait que les automobilistes tirent un avantage immédiat du transport en commun, car la congestion coûte cher, en temps mais aussi en essence. La taxe actuelle de 1,5 ¢ le litre représente environ 2 % du coût du carburant. Par exemple, selon le type de véhicule utilisé, un navetteur qui effectuerait 60 Km par jour débourserait de 20 à 35 $ annuellement pour cette taxe, sur une dépense totale d'essence d'environ 1000 à 1700 $.

S'il advenait que le transport en commun ne réussisse pas à maintenir sa performance, et que de plus en plus de personnes eussent recours à l'auto pour se déplacer, la détérioration de la fluidité de la circulation entraînerait des coûts supplémentaires pour les automobilistes qui pourraient vite dépasser non seulement ceux de la taxe actuelle, mais également ceux de l'augmentation proposée. Ainsi, toute augmentation de la congestion qui amènerait une hausse de seulement 3 % de la consommation moyenne d'essence utilisée pour se rendre au travail équivaudrait à une hausse de plus de 2 cents sur chaque litre d'essence consommé dans l'année. Par exemple, un navetteur qui voyagerait en moyenne 60 km par jour et consommerait environ 2000 litres d'essence par année devrait débourser 40 $ de plus par année en raison de cette congestion accrue, soit l'équivalent d'environ 2 cents le litre (voir le tableau à l'annexe D).

Les quotes-parts des municipalités

Pour assurer que le Fonds régional de transport en commun ait suffisamment de ressources pour atteindre ses objectifs, je recommande que les contributions actuelles des municipalités pour le transport régional soient remplacées par une quote-part annuelle de 3 cents par 100 $ de RFU de chaque municipalité membre de la CMM. Afin de réduire l'impact de ce changement sur les municipalités qui, présentement, ne contribuent pas aux coûts des trains de banlieue, la quote-part pour ces municipalités serait limitée, la première année, à ½ cent du 100 $ de RFU (ce qui correspond à une taxe foncière annuelle de 5 $ sur une résidence évaluée à 100 000 $). Par la suite, ces quotes-parts augmenteraient annuellement de ½ cent du 100 $ de RFU, jusqu'à ce qu'elles atteignent le taux des autres municipalités.

En ce qui concerne la quote-part des municipalités pour les immobilisations, qui est actuellement de 1 cent par 100 $ de RFU, elle serait versée dorénavant dans le Fonds d'immobilisation pour le transport en commun. D'après les calculs actuels, cette quote-part, si elle est utilisée en paiement de service de la dette, sera suffisante pour payer la part des municipalités dans les immobilisations actuelles et prévues, y compris le maintien des actifs du métro, au moins jusqu'en 2007. Elle pourrait, par la suite, être augmentée progressivement à 2 cents du 100 $ de RFU suivant le rythme des investissements futurs, mais elle ne devrait pas dépasser ce niveau à moins que les taux d'intérêt ne connaissent une hausse importante. (Voir tableau à l'annexe F).

4.7. LES DÉPENSES RÉGIONALES

Déficit de l'AMT

Le déficit encouru par l'AMT dans l'exploitation du réseau de transport régional serait évidemment la première charge sur le Fonds régional de transport en commun. Comme il a été mentionné, ce déficit serait dorénavant entièrement pris en charge par le Fonds et les municipalités n'auraient plus à y contribuer directement.

Le déficit du métro

Étant donné que le métro est géré par la STM, que son réseau est intimement lié à celui des autobus et qu'il n'existe pas présentement de comptabilité distincte pour en déterminer les coûts et les revenus, il est difficile d'en évaluer précisément le déficit d'exploitation. Une étude a été faite, il y a quelques années, par une firme comptable afin d'établir une clé de répartition des dépenses entre le métro et le réseau d'autobus. La répartition des revenus n'a cependant pas fait l'objet d'une étude semblable. Il y aurait donc lieu de combler cette lacune, afin qu'il n'y ait pas de conflit entre la CMM et la STM à propos de la manière d'établir le déficit annuel du métro.

Je recommande donc que d'ici la fin de 2007 (cette date étant choisie pour tenir compte de l'ouverture du métro à Laval), la CMM et la STM prennent les mesures requises pour élaborer de concert une formule servant à établir le déficit annuel d'exploitation du métro. Cette formule devrait contenir une clé de répartition des coûts et des revenus, de même qu'une grille tarifaire de référence de façon à isoler le calcul du déficit des décisions qui pourraient être prises unilatéralement par la STM quant aux tarifs exigés dans son réseau. Si, à la fin de 2007, la CMM et la STM n'ont pu en venir à un accord, la formule devrait être fixée par un mécanisme d'arbitrage.

En attendant qu'une formule de partage soit adoptée, la partie du déficit assumée par le Fonds régional de transport en commun serait au départ de 60 M $ et augmenterait par la suite de 5 M $ par année. Lorsque le déficit véritable sera établi, celui-ci serait entièrement assumé par le Fonds régional de transport en commun, à moins que la différence entre le déficit réel et le paiement prévu ne soit supérieure à 5 M $, auquel cas le paiement continuerait d'augmenter de 5 M $ annuellement jusqu'à ce qu'il comble le déficit réel. Cette façon de procéder vise à ce que la prise en charge du déficit du métro par le Fonds régional de transport en commun soit graduelle.

L'intégration tarifaire

Je recommande également que le Fonds régional de transport en commun rembourse aux diverses AOT de la région une pleine compensation pour l'établissement de l'intégration tarifaire qui est nécessaire au bon fonctionnement d'un système intégré de transport en commun. Cette nouvelle compensation, beaucoup plus généreuse, intégrerait la compensation actuelle pour les rabais tarifaires et serait donc calculée en fonction du prix réel des différents titres vendus. Cependant, afin d'éviter que la compensation de l'intégration tarifaire soit indûment affectée par

les décisions prises par les différentes AOT quant à leurs propres tarifs, cette compensation serait calculée en fonction d'une grille unique de référence établie par la CMM.

L'aide régionale aux réseaux locaux

Enfin, je recommande que l'aide régionale accordée aux réseaux locaux de transport en commun par le moyen du Réseau métropolitain de transport par autobus (RTMA), qui subventionne certains déplacements jusqu'à concurrence de 50 cents par déplacement en période de pointe, soit remplacée par une nouvelle formule d'aide basée sur la contribution municipale au transport en commun local par autobus. Cette aide serait composée de deux éléments : une aide de base et une participation, plus généreuse, au développement des services.

Le niveau et la répartition de l'aide régionale ont été fixés à partir de la contribution actuelle du RTMA aux différentes AOT, de façon que la nouvelle formule ne soit jamais moins généreuse que l'ancienne compte tenu des gains résultant de l'intégration de l'aide aux CIT. L'aide de base, comme c'est le cas actuellement pour le RTMA, varierait suivant que l'AOT est plus ou moins éloignée du centre de l'agglomération. Elle serait de 25 % de la contribution municipale dans les couronnes, de 10 % à Longueuil et à Laval, et de 3 % à Montréal. Cette formule permettrait de reconnaître que les coûts par déplacement sont plus élevés dans les couronnes et moins élevés dans l'île de Montréal, surtout en raison de la présence du métro (dont le déficit serait entièrement assumé par la région).

Quant à l'aide au développement, elle serait de 30 % de la contribution municipale qui en résulte. Dans les couronnes, cette part resterait à 30 % pendant trois ans, après quoi elle reviendrait au pourcentage normal de 25 %. À Montréal, Longueuil et Laval, cette aide de 30 % décroîtrait de 5 % par an jusqu'à ce qu'elle atteigne le pourcentage normal de 10 % (sans descendre jusqu'à 3 % dans le cas de Montréal).

Des mesures transitoires seraient mises en place pour s'assurer que ce changement ne pénalise aucune AOT.

Par ailleurs, afin d'éviter que les sources régionales soient trop fortement sollicitées par cette aide aux réseaux locaux, la loi de la CMM devrait empêcher que cette aide dépasse un certain pourcentage des débours du Fonds régional de transport en commun.

L'aide aux CIT et aux villes

Par le biais de son Programme d'aide au transport en commun, le gouvernement fournit une aide aux dépenses d'exploitation des CIT et des villes qui organisent un service de transport en commun (OMIT), en remplacement de l'aide aux immobilisations qui s'applique aux sociétés de transport.

La formule utilisée pour établir cette aide est complexe. Elle correspond à 40 % des recettes, ajustées pour compenser les rabais tarifaires, et comporte une subvention aux laissez-passer mensuels ; elle ne doit cependant pas dépasser 75 % du déficit encouru (mais curieusement, on

n'inclut pas dans le calcul de ce déficit l'aide reçue de l'AMT). De surcroît, et c'est le facteur principal, cette aide est gelée aux sommes qu'elle représentait en 1996.

Je recommande qu'on profite de la présente révision du cadre financier pour intégrer cette aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT de la région de Montréal au système de financement qui est proposé. À cette fin, les mesures suivantes pourraient être prises :

1. le gouvernement verserait le montant de sa subvention à ces organismes dans le Fonds régional de transport en commun;

2. le Fonds verserait aux CIT et aux OMIT de la région de Montréal une aide égale à 50 % des recettes réellement perçues (incluant la compensation tarifaire);

3. chaque CIT ou OMIT aurait la garantie, inscrite dans la loi, de recevoir du Fonds une aide au moins égale à celle qu'il recevait du ministère des Transports, à condition évidemment qu'il maintienne le même niveau de service et que le Ministère maintienne sa contribution.

Cette formule serait beaucoup plus simple et beaucoup plus équitable que le maintien de la formule actuelle. Elle serait également plus favorable au développement de l'achalandage du transport en commun.

Par contre, il y aurait lieu de s'assurer que, comme dans le cas de l'aide métropolitaine aux réseaux locaux décrite ci-dessus, cette aide ne dépasse pas un certain pourcentage des débours du Fonds régional de transport en commun.

L'extension du réseau régional hors territoire

Il n'y a pas de mur de Chine autour du territoire de la CMM, et il ne doit pas y en avoir. En matière de transport en commun, il est normal d'envisager que le réseau régional rejoigne éventuellement les villes d'agglomération environnantes : Saint-Jérôme, Saint-Jean, Saint-Hyacinthe, Joliette.

Cette extension sera rendue plus facile dans le système qui est recommandé.

En ce qui concerne l'aspect financier, les villes desservies par le train de banlieue devraient accepter de contribuer suivant les mêmes paramètres que les municipalités de la CMM. Ainsi, leurs automobilistes devraient être assujettis aux mêmes taxes et les municipalités devraient assumer les mêmes quotes-parts dans le Fonds régional de transport en commun et dans le Fonds d'immobilisation pour le transport en commun. En contrepartie, leurs réseaux locaux d'autobus seraient admissibles à l'aide métropolitaine.

L'implantation du service et les normes d'exploitation devraient faire l'objet d'un contrat conclu entre les municipalités desservies et l'AMT. Ce contrat devrait être approuvé par la CMM et le ministère des Transports. En cas d'impossibilité d'en arriver à une entente, l'implantation et les normes d'exploitation seraient fixées par décret du gouvernement. Ce contrat ou le décret

devrait obligatoirement se refléter dans le budget de l'AMT et dans son programme d'investissement. À terme, si plusieurs villes d'agglomération se trouvaient dans cette situation, elles pourraient être représentées au sein du conseil d'administration de l'AMT.

4.8. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME

Afin de faciliter la mise en place du nouveau système, je recommande que, au départ, ses principales modalités soient fixées par la loi et le gouvernement. Par la suite, le conseil de la CMM pourrait, par le vote des deux-tiers de ses membres, en modifier les paramètres, à l'exception de ceux qui auraient été inscrits dans la loi. La formule de départ fixée par le gouvernement serait donc, en quelque sorte, une formule « par défaut », qui pourrait être changée par la CMM si celle-ci peut convenir d'une formule différente qui lui convient mieux.

Les paramètres qui, à mon avis, devraient être protégés et inscrits dans la loi sont les suivantes :

1. l'établissement du Fonds régional de transport en commun et du Fonds des immobilisations pour le transport en commun ;
2. l'augmentation graduelle de la quote-part des municipalités qui ne contribuent pas une pleine quote-part ;
3. la prise en charge graduelle du déficit du métro par le Fonds régional de transport en commun ;
4. les limites relatives à l'aide régionale aux réseaux locaux et à l'aide à l'exploitation des CIT et des OMIT, ainsi que les garanties relatives à cette dernière ;
5. les modalités relatives à l'extension du réseau régional en dehors du territoire de la CMM.

4.9. LES AVANTAGES DU SYSTÈME RECOMMANDÉ

Le système que je recommande répond, je crois, aux objectifs du mandat que j'ai reçu.

D'abord, il assure une adéquation entre les besoins et les ressources qui permettra de faire face tant aux exigences de maintenir les actifs qu'aux projets de développement en cours ou à l'étude. Les ressources additionnelles recommandées seront suffisantes pour assurer l'équilibre du système au moins jusqu'à la fin de la présente décennie, et probablement au-delà.

On trouvera à l'annexe E une série de tableaux qui illustrent le résultat du système proposé dans son ensemble et pour chaque AOT du territoire. Ces tableaux sont fondés sur un ensemble de calculs et d'hypothèses qui est décrit dans cette annexe. On doit comprendre, en examinant ces tableaux, que plus on s'éloigne dans le temps, plus les prévisions deviennent aléatoires. Les chiffres cependant qui se rapportent à l'an 2004, première année du système proposé, devraient refléter la réalité d'assez près.

De plus, ce système assure une plus grande équité entre les contributions des différentes municipalités puisque, après une période de transition, toutes contribueront également en

fonction de leur richesse foncière au soutien du réseau régional de transport en commun qui est l'infrastructure de base de la région en tant qu'entité organique. Tous profitent de l'existence de cette grande agglomération d'envergure internationale et tous doivent contribuer également à son infrastructure de base.

Ensuite, ce système rend plus facile le développement du réseau régional de transport en commun, qui ne sera plus entravé par la situation de concurrence où il se trouve actuellement à l'égard du réseau local. Son développement n'aura plus de conséquence financière directe sur les contributions des municipalités desservies et pourra se faire en fonction du futur plan d'aménagement et de développement de la communauté.

À l'inverse, ce système favorisera également le développement des services locaux de transport en commun. Ceux-ci, en effet, ne seront pas affectés directement par le besoin de financer le réseau de transport en commun régional, comme c'est présentement le cas. Cet effet sera renforcé par le nouveau régime d'aide régionale, qui sera non seulement plus généreux que le régime actuel, mais qui subventionnera encore davantage le développement et l'amélioration des services locaux. La compensation complète du coût de l'intégration tarifaire ira dans le même sens.

La reconnaissance complète du caractère régional du métro, qui maintenant rejoindra Laval aussi bien que Longueuil et qui dessert un grand nombre d'usagers provenant de l'extérieur de l'île de Montréal, corrigera une iniquité qui devient de plus en plus manifeste. Cela permettra à la STM de profiter de ressources additionnelles pour améliorer et développer son service d'autobus, lequel est un élément vital de la performance du transport en commun dans la grande région et un facteur clé de l'augmentation souhaitée du transport en commun.

En intégrant à ce nouveau cadre financier l'aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT, on améliorera considérablement la portée et l'équité de cette aide, tout en simplifiant l'administration.

Enfin, le système permettra une extension facile du réseau régional de transport en commun aux villes d'agglomération avoisinantes.

À ces avantages s'ajouteront ceux qui devraient découler d'une amélioration de la productivité dont je parlerai au chapitre suivant.

Le seul élément potentiellement négatif du système proposé provient de l'augmentation de la contribution des automobilistes ainsi que de celle qui sera exigée de certaines municipalités (pas toutes, loin de là !) des couronnes nord et sud. Aussi, j'ai recommandé des mesures précises pour que cette dernière augmentation soit très graduelle et qu'elle ait le moins d'impact possible sur l'évolution du fardeau fiscal foncier dans ces municipalités, puisqu'elle ne serait que de ½ cent par 100 $ de RFU en 2004 et qu'elle n'augmenterait que de ½ cent par 100 $ de RFU chaque année. Sur une propriété évaluée à 100 000 $, la quote-part entraînerait une taxe de 5 $ la première année, de 10 $ la deuxième, et ainsi de suite pour atteindre 30 $ la sixième année. Il me semble que ce n'est pas un prix disproportionné à payer pour assurer le fonctionnement d'un système performant de transport en commun à l'échelle de la région montréalaise. Pour toutes

les autres municipalités, la disparition de la contribution aux coûts des trains de banlieue et des équipements métropolitains et les nouvelles aides au transport local compensent amplement la nouvelle quote-part de 3 cents par 100 $ de RFU.

5. L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE

Le contexte dans lequel évoluent les administrations publiques impose une remise en question quasi continuelle de la façon dont sont produits les services publics de manière à s'assurer que leur coût de production n'impose pas un fardeau indu aux citoyens et aux entreprises. Ces pressions découlent d'un resserrement des ressources financières disponibles et des attentes des citoyens pour que les organismes publics rendent compte de leur gestion et améliorent leur performance. Mon mandat exigeait que j'examine cette question, ce que j'ai fait en vue de proposer des mesures qui favoriseront l'amélioration de la productivité des réseaux de transport en commun tout en préservant leur caractère public.

5.1. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES COÛTS DE PRODUCTION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Les organismes de transport, notamment les sociétés de transport de la région métropolitaine, ont consenti des efforts substantiels pour améliorer leur productivité, surtout dans les années qui ont suivi la fin des subventions à l'exploitation en 1992.

Chacune des sociétés de la région de Montréal a présenté au mandataire les efforts soutenus qui ont été faits au cours des dernières années pour améliorer la productivité. Les syndicats des employés ont également fait valoir un point de vue semblable. Et il n'y a pas de doute, quand on regarde les chiffres, que des résultats intéressants peuvent être mis en lumière. Ainsi, les coûts par déplacement, calculés en dollars constants, ont décliné substantiellement au cours des cinq dernières années. Bien que cela soit attribuable, en partie, à la hausse de l'achalandage, le résultat est quand même significatif.

Toutes les sociétés ont dans leur vision stratégique un chapitre portant sur la productivité et le contrôle des coûts. En général, on vise à ce que la croissance des dépenses reste en deçà de l'inflation. Par ailleurs, divers programmes ont été mis en œuvre pour carrément diminuer les coûts par une utilisation plus rationnelle du matériel, un meilleur agencement des horaires et des réseaux et des moyens de communication plus performants.

Enfin, il faut mentionner que, dans la région de Montréal, le climat des relations de travail s'est amélioré par rapport à la situation déplorable qu'on avait connue il y a quelques années. Bien qu'il reste des progrès à faire, on peut espérer que les choses continueront de s'améliorer, car rien ne nuit plus au développement du transport collectif, que des suspensions de services, surtout si elles sont fréquentes ou prolongées.

Cela ne veut pas dire que tout soit au beau fixe et qu'on ne doit pas se préoccuper de l'augmentation de la productivité. Au contraire, les besoins sont si grands et les ressources si limitées que tout doit être mis en œuvre pour tirer le maximum des ressources disponibles et des hommes et des femmes qui font marcher l'entreprise. Surtout dans un contexte où on doit exiger une augmentation de l'effort fiscal.

9.2. LES MOYENS D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Évaluation de la performance

L'évaluation de la performance n'est pas une mode. C'est plutôt une façon de faire qui devra être utilisée de plus en plus dans tous les organismes de transport, comme cela devient la pratique aux États-Unis. Dans certaines villes d'Europe, le mode de rémunération des exploitants inclut bien souvent une évaluation de la performance faisant appel à différents indicateurs, dont des indicateurs de satisfaction de la clientèle. Les sociétés de transport du Québec, elles aussi, ont eu le souci de mesurer l'évolution de leurs résultats et se sont donné des indicateurs à cet effet. Ces indicateurs sont toutefois peu connus, et ils ne sont pas uniformes d'une société à l'autre. Par ailleurs, la gestion du métro fait l'objet, depuis quelques années, d'un étalonnage international qui permet des comparaisons avec des équipements semblables dans le monde et qui aide les gestionnaires à améliorer une performance qui semble déjà intéressante.

Je recommande donc que, par le biais de son programme d'aide au transport en commun, le ministère des Transports favorise l'élaboration d'un cadre d'évaluation de la performance des réseaux de transport en commun. L'objectif visé n'est pas de comparer les organismes entre eux ni de dresser un palmarès des organismes les plus performants mais de fournir un outil que chaque organisme de transport pourra utiliser pour reconnaître ses forces et ses faiblesses afin d'être mieux en mesure d'améliorer ses résultats. Ce travail d'évaluation de la performance pourrait s'effectuer en collaboration avec l'Association du transport urbain du Québec, l'Association des conseils intermunicipaux de transport et le Regroupement des villes d'agglomération du Québec.

De plus, je recommande qu'une évaluation spéciale soit réalisée concernant l'encadrement en place dans les sociétés de transport. Des représentations ont été faites à l'effet que cet encadrement serait beaucoup trop lourd tant en ce qui touche la supervision opérationnelle que la structure administrative. Étant donné que, dans toute entreprise d'une certaine taille, le nombre de cadres a toujours tendance à augmenter, il serait opportun que des comparaisons à cet égard puissent être établies sur une base régulière entre les sociétés de transport entre elles, et avec d'autres sociétés semblables.

Concentration des sociétés de transport sur leur mission de base

Les organismes de transport en commun ont pour mission de transporter des voyageurs. Cela suppose qu'ils définissent les services à offrir, se donnent les moyens de les fournir, fixent les tarifs et fassent la promotion de leurs services. Dans le cas des sociétés de transport, cette mission peut aussi inclure l'entretien quotidien et l'entretien mécanique des véhicules dont elles sont propriétaires et qu'elles utilisent. Les sociétés en sont toutefois venues à exécuter elles-mêmes des tâches qui, bien que complémentaires, s'éloignent de leur mission première : reconstruction d'autobus usagés, réparations majeures des moteurs, entretien ménager des stations de métro, entretien des abribus, entretien paysager de leurs terrains, etc. Ces activités entraînent des coûts d'infrastructure administrative, en gestion du personnel et en locaux

notamment, en plus d'occuper une part du temps et des énergies des dirigeants qui sont, de ce fait, moins disponibles pour s'occuper de la mission première des sociétés.

Les sociétés de transport devraient plutôt consacrer leurs énergies aux activités directement reliées à leur mission et recourir à des entreprises spécialisées pour exécuter les activités complémentaires. À cette fin, les sociétés devraient être en mesure de se prévaloir des moyens recommandés ci-après pour se consacrer le plus possible sur leur mission première.

Mise en concurrence habituée

Il n'y a pas de meilleure mesure de la productivité que la concurrence. Aussi, les entreprises qui, comme les sociétés de transport en commun, sont en situation de monopole territorial doivent prendre des mesures particulières pour s'assurer que leurs coûts de production soient les plus bas possible et que leur productivité s'améliore constamment. À cette fin, je recommande l'établissement d'un processus obligatoire de mise en concurrence habituée permettant aux sociétés de vérifier leur productivité tout en conservant intégralement leur rôle d'autorité organisatrice sur l'ensemble du transport en commun dans leur territoire.

À cette fin, les mesures suivantes sont recommandées :

1. Avant la fin de 2008, la STM, la STL et la RTL (« les Sociétés ») auraient l'obligation de procéder à un appel d'offres public pour l'exploitation d'au moins 5 % de leur réseau d'autobus présentement exploité en régie (calculé en véhicules-kilomètres ou en heures-véhicules utiles).

2. Les Sociétés ne pourraient cependant donner à contrat l'exploitation d'une partie de leur réseau à moins que le contrat ne génère une économie réelle.

3. Une autorité impartiale (à déterminer) serait appelée à surveiller le processus d'attribution et de suivi du contrat afin de s'assurer du respect des conditions d'attribution et de celui du cahier des charges.

4. Aucun employé ne pourrait être mis à pied en raison d'un tel contrat et la convention collective et le certificat d'accréditation du syndicat des employés se lisent par le nouveau fournisseur.

5. Les Sociétés ne pourraient, en aucun temps, donner à contrat l'exploitation de plus de 20 % de leur réseau d'autobus.

6. Les contrats accordés pour l'exploitation d'une partie d'un réseau d'autobus ne devraient pas avoir une durée plus longue que ce qui est nécessaire pour amortir l'équipement requis.

7. Les Sociétés pourraient aussi donner à contrat, à la suite d'appels d'offres publics, tout ou partie de leurs activités d'entretien ou de soutien, à la condition que le nouveau fournisseur prenne les employés à son service et conserve la convention collective existante lorsque celle est requise par le Code du travail.

8. Aucune disposition d'une convention collective ne pourrait empêcher l'octroi d'un contrat visé aux points 6 ou 7.

9. Une Société pourrait soumissionner pour offrir ses services dans le contexte d'appels d'offres publics lancés par les autres autorités organisatrices de transport du territoire de la CMM.

Comme on le voit, un tel système n'exige pas la mise en place d'un secteur témoin privé au sein d'une entreprise publique. Ce n'est que s'il est démontré qu'il en résulterait des économies réelles qu'une partie du réseau d'autobus pourrait être exploitée, à contrat, par un transporteur privé. Il s'agit d'une mise en concurrence obligatoire, et non de la mise en place obligatoire d'un secteur témoin. Ce qu'il faut, c'est comparer.

Il ne s'agit pas non plus d'une privatisation du transport en commun, pas plus qu'on ne pourrait parler de privatisation dans les cas des services d'autobus organisés par les CIT ou des trains de banlieue de l'AMT qui sont fournis par des entreprises de transport privées[1].

Le cas de Saint-Bruno

À cet égard, il faut dire un mot de la situation particulière de Saint-Bruno, récemment fusionnée au sein de la nouvelle ville de Longueuil et où le transport en commun a été intégré au réseau du RTL tout en restant exploité à contrat par un transporteur privé. Cet arrangement prévaudra jusqu'à la fin du contrat actuel, en juin 2006, et, d'ici là, la subvention du ministère des Transports qui était versée à Saint-Bruno, est maintenant versée au RTL.

Je tiens pour acquis que les citoyens de l'arrondissement de Saint-Bruno devront être traités comme tous les autres Longueuillois, tant du point de vue des services que de celui des tarifs. J'ai donc présumé dans mes calculs que la zone 3 de la TRAM y deviendrait applicable. Par contre, à la fin du contrat avec le transporteur privé, la subvention du Ministère devrait cesser et le RTL devrait faire jouer le mécanisme de mise en concurrence décrit ci-dessus : le service serait alors fourni soit par le RTL, soit par un transporteur privé, suivant ce qui coûtera le moins cher.

5.5. L'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DU TRANSPORT EN COMMUN

La CMM et les municipalités peuvent jouer un rôle très important quant à l'efficacité du système de transport en commun en utilisant à bon escient leurs pouvoirs en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Malheureusement, à l'heure actuelle, le zonage privilégie trop souvent une occupation à faible densité. Pour ce qui est de l'approbation des plans de lotissement, il est rare qu'elle soit précédée d'une étude des impacts en matière de déplacements, tant sur le réseau routier local que sur le réseau autoroutier, et les organismes de transport en commun ne sont même pas consultés dans le processus d'approbation. Ce fonctionnement en mode isolé ne fournit pas aux responsables des réseaux routiers et du transport en commun l'occasion de commenter les projets des promoteurs ni de s'ajuster aux projets générateurs de déplacements, ce qui contribue ultimement à l'augmentation de la congestion routière.

[1] Le transport scolaire est aussi, pour l'essentiel, fourni par des transporteurs privés par le biais de contrats avec les commissions scolaires.

De plus, les municipalités exigent des entreprises qu'elles aménagent un nombre minimal d'espaces de stationnement selon des standards tels la superficie occupée, celle de plancher de milieux d'accueil ou des déplacements effectués par les employés ou encore le nombre de sièges. Seule la Ville de Montréal fait exception à cette règle en obligeant les exigences de stationnement de moins dans un rayon de 600 mètres d'une station de métro. Et cela même si les entreprises, tout comme les promoteurs immobiliers qui construisent un grand bon bâtiment, sont aujourd'hui beaucoup plus sensibles au coût du stationnement et davantage favorables à des mesures qui diminueront ce coût et encourageront l'usage du transport en commun de sorte à réduire ses frais annexes.

Toutes ces pratiques, mises ensemble, minent à la rentabilité du transport en commun non seulement à court terme mais aussi à très long terme. Une fois les coûts liés à la fabrication réglés, l'expérience montre en effet qu'il se passe habituellement plusieurs décennies, voire plus, avant que ce milieu soit remodelé.

Une première mesure – qui semble allée de soi et ne requiert aucune modification des lois existantes – serait que les municipalités prennent l'habitude de demander l'avis de l'organisme de transport en commun desservant leur territoire avant d'approuver un plan de zonage ou de lotissement. Un tel échange, la loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit des modèles pour rendre cette pratique obligatoire. Les municipalités devraient aussi revoir à la baisse leurs exigences en matière de stationnement dans les zones bien desservies par le transport en commun, notamment à proximité des stations de métro et des gares de train de banlieue. Enfin, les municipalités devraient utiliser des échelles de coûts qui permettraient de privilégier les usages susceptibles d'encourager l'utilisation du transport en commun.

À cet égard, je recommande que les municipalités révisent leur plan d'urbanisme exposé pour s'assurer qu'il est compatible avec le plan de transport en commun et qu'elles adoptent lorsque requis, le nombre minimal d'espaces de stationnement qui est exigé dans le cas des nouvelles constructions.

6. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Plusieurs volets de l'aide gouvernementale au transport en commun s'appliquent, à l'échelle du Québec, à tous les transporteurs et à toutes les autorités organisatrices de transport en commun. Il en va de même de la politique fiscale du gouvernement en matière de transport collectif. Aussi, les mandataires ont-ils reçu plusieurs recommandations qui se ressemblent et ont-ils cherché à faire sur ces sujets des recommandations qui, à plusieurs égards, sont communes.

6.1. PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN

Les résultats de la consultation, les avis exprimés par les experts et les gestionnaires en matière de transport en commun, de même que les rapports effectués par le Vérificateur général du Québec ont fait ressortir la nécessité de revoir le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à tout le moins relativement aux aspects touchant les sociétés de transport. Parmi les problématiques soulevées, on peut citer les limitations quant au choix des véhicules, à la durée de vie utile des autobus, aux paramètres favorisant les investissements en faveur des équipements lourds et enfin la lourdeur du programme et la bureaucratie qu'il engendre.

De façon générale, les sociétés de transport se sentent cantonnées par l'imposition d'un seul type de véhicule admissible aux subventions, soit l'autobus à plancher surbaissé. Ce manque de souplesse les empêche de répondre adéquatement aux besoins de leurs diverses clientèles. Par exemple, il a été fréquemment mentionné que l'autobus à plancher surbaissé ne convenait pas aux parcours effectués en partie sur les autoroutes ou aux parcours « express » sur de longues distances.

La durée de vie utile, fixée à 16 ans à des fins de subventions, a été l'objet de nombreux commentaires : les sociétés ont démontré que cette trop longue durée les oblige à procéder à des opérations de reconstruction de véhicules ou à développer des programmes d'entretien majeurs augmentant ainsi leurs coûts d'entretien. Cet état de faits les éloigne de leur mission première qui est d'assurer la mobilité des personnes sur leur territoire, les transformant en quelque sorte en constructeurs de véhicules. En plus, ces travaux immobilisent sur une longue période des autobus qui, autrement, seraient affectés aux services. Les sociétés ont également fait ressortir qu'une diminution de la durée de vie utile permettrait d'intégrer plus rapidement les nouvelles technologies, améliorant ainsi de façon générale la sécurité et le confort des usagers.

La Société de transport de Montréal a d'ailleurs produit un rapport complet concernant les impacts tant financiers que qualitatifs de la présente durée de vie utile[9].

Un autre aspect fréquemment soulevé concerne les taux de subvention qui font en sorte que les équipements lourds semblent favorisés à l'heure actuelle. Ainsi, le financement à 100 % par le gouvernement du développement des systèmes guidés comme le métro ou les trains peut inciter les pouvoirs locaux à privilégier ce mode de transport puisque les municipalités n'ont rien à payer au moment de la construction et que leur présence peut même contribuer à réduire le coût d'un réseau d'autobus.

[9] Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Modification de la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans, septembre 2001.

Par ailleurs, les administrations locales assument des responsabilités importantes en transport en commun, notamment dans la définition du niveau de service, la tarification et l'exploitation des services. Le gouvernement du Québec y joue néanmoins un rôle déterminant, à l'instar des gouvernements supérieurs dans la plupart des pays développés qui interviennent par des moyens comme une aide financière directe, la création d'une assiette fiscale spécifique au transport en commun ou un soutien à la recherche et au développement technologique de cette industrie. Par contre, les administrations locales doivent demeurer les principales responsables des dépenses d'exploitation du transport en commun, tandis que le gouvernement doit continuer d'assumer la part la plus importante des dépenses d'immobilisations.

Principes d'intervention

De concert avec mes collègues mandataires, je recommande de modifier le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à compter du 1er janvier 2004, sur la base des principes suivants :

- Les organismes admissibles à l'aide gouvernementale demeureraient les mêmes.
- Les projets financés par le Programme continueraient à être déterminés en fonction des disponibilités budgétaires du gouvernement.
- Les règles et barèmes s'appliquant aux subventions aux immobilisations devraient, dans la mesure du possible, être neutres en ce sens qu'ils ne devraient pas favoriser un type d'équipement par rapport à un autre.
- Le programme devrait exiger une contribution locale pour tout projet faisant l'objet d'une subvention.
- L'aide financière à l'AMT et aux sociétés de transport en commun devrait continuer à être limitée aux dépenses d'investissement, sauf pour le financement applicable aux territoires municipaux intégrés aux sociétés à la suite d'un regroupement municipal.

En conséquence, l'aide financière gouvernementale aux sociétés de transport et à l'AMT devrait être modelée selon les paramètres énoncés ci-après.

Subventions aux immobilisations

- Répartir les projets admissibles aux subventions selon les catégories et l'ordre de priorité suivants :
  1) maintien des actifs;
  2) amélioration des services;
  3) nouvelles technologies et projets expérimentaux;
     cette catégorie aurait pour objectif de rendre admissibles à l'aide gouvernementale certaines technologies relatives à la perception, à la localisation des véhicules ou à l'information à la clientèle et de mener des projets d'expérimentation (design d'équipements, aménagements relatifs à la mobilité réduite);
  4) développement des services.

- Maintenir l'obligation pour les sociétés de transport et pour l'AMT de soumettre des projets autorisés au préalable par les autorités locales; ces projets peuvent faire l'objet d'une programmation, être regroupés par famille à l'intérieur de chaque catégorie et étalés dans le temps selon des modalités à être définies par le MTQ après consultation des sociétés de transport et de l'AMT.
- Inviter le MTQ à simplifier au cours de la prochaine année, avec le concours des sociétés, les modalités et le processus de fonctionnement du programme.
- Modifier certains éléments d'admissibilité au programme :
  - Abaisser, aux fins de subvention, la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans. Mettre en place un comité constitué du MTQ, des sociétés et des fabricants en vue d'examiner les effets de cette diminution sur les programmes d'entretien de véhicules et examiner quelle serait la durée optimale de la vie utile des autobus urbains au Québec.
  - Reconnaître la possibilité de subventionner d'autres types de véhicules neufs lorsqu'ils sont requis pour assurer certains services et certaines activités dans le contexte du mandat d'une société. À titre d'exemple, on peut citer un transport qui s'apparente à un transport suburbain et qui nécessiterait un aménagement différent du véhicule.
  - Rendre admissibles à la subvention pour l'achat d'autobus certains équipements requis en raison de la configuration physique du territoire, du climat ou du type de service (ex. : choix du moteur et de la transmission, de l'équipement de ventilation, de l'aménagement intérieur des autobus).
  - Élargir la liste des équipements admissibles afin d'y inclure les équipements liés aux nouvelles technologies comme les équipements de perception, de communication et de localisation à des fins de sécurité, d'information à la clientèle et d'aide à la productivité et à la livraison des services liés au fonctionnement normal d'une société.
  - Réintroduire les abribus dans le programme de subventions.
  - Introduire dans le programme de subventions le financement des véhicules officiels requis pour la délivrance de services ou affectés aux opérations.
  - Inviter le ministère des Transports, en collaboration avec les sociétés de transport, à examiner la possibilité d'établir des durées de vie distinctes pour certaines composantes de grands équipements, tels les garages, les centres administratifs et terminus (ex. : toiture, équipements spécialisés intégrés aux immeubles, etc.).

Étudier la possibilité que, sans diminuer la contribution totale du gouvernement, les équipements admissibles au régime de subventions soient appuyés par une contribution gouvernementale correspondant à la grille de taux suivante :

GRILLE DES TAUX DE SUBVENTION *

ÉQUIPEMENTS ADMISSIBLES	ACTUEL	PROPOSÉ
Métro, train et SLR (modes lourds)	100 %	75 %
Garages, centres administratifs, terminus, voies réservées, stationnements d'incitation	75 %	75 %
Acquisition d'autobus et véhicules officiels	50 %	60 %
Nouvelles technologies	N/A	75 %
Abribus et autres	N/A	75 %
Remplacement d'un équipement		
- autobus	50 %	60 %
- autres équipements	75 %	75 %

* Les pourcentages proposés s'appliqueraient aux projets à venir, c'est-à-dire à ceux qui ne sont pas en continuité d'une décision formelle du gouvernement (sauf en ce qui concerne le contrat d'achats regroupés des autobus), ou consécutifs à une décision locale prise avant le 1er janvier 2003.

- Hausser la contribution du gouvernement du Québec au financement des immobilisations pour intégrer ses engagements relatifs aux autobus (commande d'achats regroupés 2002-2005) et au métro (prolongement à Laval, maintien des actifs) ainsi que l'élargissement de l'admissibilité recommandée ci-dessus, et maintenir la contribution à ce niveau pour le reste de la période 2004-2009.

Évaluation du Programme

Afin d'être en mesure de suivre l'évolution de la situation du transport en commun et, le cas échéant, de s'y ajuster, le ministère des Transports devrait procéder à une évaluation du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 2008 en vue d'y apporter les ajustements nécessaires en 2009.

6.2. CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES

Au Québec, les automobilistes contribuent, depuis quelques années, au financement des sociétés de transport en commun au moyen du paiement de droits d'immatriculation; à Montréal, ils contribuent, en outre, au moyen d'une taxe additionnelle sur le litre d'essence.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

En 1992, lors du changement de cap du gouvernement en matière de financement des sociétés de transport en commun, l'automobiliste résidant dans les territoires des six régions métropolitaines du Québec a été appelé à contribuer à cette démarche au moyen de l'imposition de droits additionnels lors de l'immatriculation de son véhicule de promenade. Ces droits ont été fixés à 30 $ par véhicule, et le produit de cette imposition est versé aux sociétés de transport et à l'AMT selon des règles définies par la loi ou un règlement du gouvernement.

Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun a été instauré afin d'atténuer l'impact du retrait du gouvernement du financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport; l'automobiliste, de l'avis général, doit contribuer au financement du transport en commun à titre de bénéficiaire indirect. Ce fonds a produit, en 2001, des revenus de 43,8 millions dans la région de Montréal et de 61,7 millions pour l'ensemble du Québec.

Cette source de financement doit être maintenue et bonifiée à compter de 2004. Aussi, apparaît-il opportun d'effectuer un certain nombre d'ajustements pour tenir compte de certaines différences constatées depuis les dix dernières années quant au territoire utilisé à des fins de perception, au montant des droits, aux véhicules visés.

Type de véhicule visé

Actuellement, seuls les automobiles et les camions légers utilisés pour fins de promenade sont soumis à la perception des droits. Les automobiles et les camions légers utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales ne sont pas soumis à la perception. En effet, les véhicules commerciaux de moins de 3000 kg, appartenant à une personne morale sont exemptés du paiement des droits. Ceux-ci avaient été exclus à l'époque parce que les commerces en milieu urbain devaient être mis à contribution au moyen de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels et qu'on ne voulait pas mettre les entreprises commerciales deux fois à contribution.

Puisque cette forme de taxation n'est plus appliquée aujourd'hui, on peut revoir la situation, d'autant plus que ces véhicules (identiques à ceux qui sont soumis à la perception) bénéficient également, comme les « promeneurs », de la présence des services de transport en commun.

Il est recommandé d'élargir la base d'imposition des droits d'immatriculation aux véhicules commerciaux de 3000 kg ou moins appartenant à une personne morale, au sens du Règlement sur l'immatriculation.

Cet élargissement aurait pour effet d'augmenter d'environ 14 % le nombre de véhicules soumis à la perception des droits dans la région de la métropole.

Territoire de perception

Le territoire de perception sur lequel sont perçus les droits a fait l'objet de maintes pressions et débats au cours de la dernière décennie, compte tenu qu'il couvrait un territoire plus étendu que celui desservi directement par le transport en commun. On a procédé périodiquement à certaines modifications, toutes de nature à rétrécir le territoire concerné et à le ramener le plus possible à l'échelle des territoires directement desservis par les sociétés de transport. Ainsi, un certain nombre de territoires municipaux ont été exemptés de cette obligation. Cependant, le MTQ a décidé d'offrir une compensation aux sociétés de transport pour leur éviter une diminution de revenus.

Dans la région de Montréal, tous les automobilistes profitent de la présence d'un système performant de transport en commun étant donné que le phénomène de la congestion est très important (ce qui n'est pas nécessairement le cas dans les autres villes du Québec). Il n'y a donc pas de raison d'accorder d'exemption à la contribution des automobilistes de la région selon qu'ils ont ou non accès à un réseau de transport en commun sur le territoire de leur municipalité. C'est pourquoi je recommande que les droits sur l'immatriculation soient perçus dans toutes les municipalités comprises à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Montant des droits

Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992. Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation. Il est souhaitable que le montant des droits suive également le coût de la vie qui a augmenté de 16,8 % de 1992 à 2002, ce qui correspond à une augmentation des droits d'immatriculation de 5 $ pour cette période. Il serait souhaitable non seulement de corriger la situation, mais aussi, dorénavant, d'indexer annuellement ce montant.

Il est recommandé que les droits d'immatriculation soient augmentés de 5 $ à compter du 1er janvier 2004 pour le porter à 35 $ par an par véhicule et, par la suite, de les indexer de façon annuelle en fonction du taux d'inflation de l'année précédente.

6.3. FISCALITÉ DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES

Afin de stimuler l'achalandage et le transfert des automobilistes vers le transport en commun, et pour confirmer dans les faits l'importance de ce mode, il serait approprié d'introduire des stimulants fiscaux au bénéfice des usagers et des employeurs qui participent au paiement des titres réguliers de transport en commun.

Une réflexion a été conduite au MTQ, en 2001, avec la collaboration de spécialistes[9], sur la question des exemptions relatives aux titres de transport. Cette étude révèle que deux mesures fiscales semblent intéressantes pour favoriser l'utilisation du transport en commun. La première vise à donner la possibilité à un employé d'assumer le coût de ses titres de transport collectif à partir de son salaire brut, et d'exonérer ce titre d'impôt. La seconde consiste à faciliter, pour une

[9] Tecsult, *Impacts économiques de mesures fiscales en transport*, mai 2001.

entreprise, sur une base volontaire, une contribution au coût du transport collectif de ses employés en totalité ou en partie, sans que cet avantage marginal soit imposable pour l'employé.

L'étude a permis d'estimer que la combinaison de ces deux mesures pourrait avoir des effets intéressants dans les six régions métropolitaines du Québec. Ainsi, le transfert modal procurerait une clientèle additionnelle de l'ordre de 12 000 personnes aux réseaux de transport en commun. Cette nouvelle clientèle réduirait de près de 10 000 le nombre d'automobiles sur les routes. Aussi, l'étude estime une réduction du nombre d'accidents, de la pollution, de la congestion routière et des coûts variables aux automobilistes à une valeur de 42 millions $ par année.

Une enquête menée dans le contexte de cette étude indique non seulement l'intérêt de cette démarche auprès des employés, mais aussi que près du quart des employeurs seraient disposés à contribuer en totalité ou en partie au paiement de tels titres au bénéfice de leurs employés.

Les deux mesures suivantes sont donc proposées aux autorités fiscales québécoises :

- Reconnaître à des fins fiscales, comme déductible de leurs revenus, aux employés usagers du transport en commun, un montant égal à la dépense réelle consacrée au coût du titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun - inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.

Les pertes fiscales pour le Québec résultant de cette mesure, au chapitre de l'impôt des particuliers, sont évaluées à 34 millions de dollars par année.

- Reconnaître, à des fins fiscales au Québec, une déduction égale à 125 % de la dépense réelle des employeurs qui contribuent, pour le bénéfice de leurs employés, au paiement total ou partiel d'un titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun et, en outre, rendre non imposable pour les employés concernés ce bénéfice - inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.

Les pertes fiscales pour le Québec, résultant de cette seconde mesure, au chapitre de l'impôt des corporations, sont évaluées à 4 millions de dollars par année.

L'effet combiné de ces deux mesures se traduirait par une perte fiscale annuelle pour le gouvernement du Québec de l'ordre de 38 millions de dollars.

Traitement de l'avantage « stationnement »

Afin d'inciter les automobilistes qui bénéficient d'un stationnement, payé en tout ou en partie par leur employeur, à adopter le transport en commun ou, à défaut, à contribuer au financement des bénéfices précédemment proposés pour les usagers, les autorités fiscales du Québec sont invitées :

- à s'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits (comme il l'est déjà en droit);

- à déterminer, compte tenu de l'extrême diversité des situations, une valeur réputée imposable à l'échelle du territoire des villes de Montréal, Laval et Longueuil, des villes de Québec et Lévis et de celle de Gatineau; à titre indicatif, cette valeur pourrait être de 200 $/an pour Québec, Lévis et Gatineau et de 500 $/an pour Montréal, Laval, Longueuil - inviter les autorités fiscales fédérales à procéder de la même manière.

Une évaluation sommaire de l'application de ces mesures indique que leur effet serait neutre sur les finances publiques : les revenus du gouvernement augmenteraient d'un montant équivalent au coût des mesures proposées au bénéfice des usagers.

Enfin, l'effet global de ces propositions permettrait de mieux équilibrer les divers modes de transport en milieu urbain, de dégager des gains intéressants pour la collectivité (moins d'accidents, de pollution, meilleure qualité de vie en ville), tout en faisant en sorte que le gouvernement du Québec ne soit pas pénalisé en ce qui a trait au manque à gagner.

6.4. AIDE FINANCIÈRE À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT

Compte tenu de nos conditions climatiques et de territoire, de la présence au Québec d'entreprises compétentes en matière de transport et des politiques régissant les achats des sociétés de transport qui convient les producteurs à être compétitifs, les mandataires recommandent au gouvernement :

- d'établir un fonds de recherche « Innovation – Transport en commun » prévoyant une contribution gouvernementale initiale de 15 millions pour financer des projets de recherche et de développement portant sur les véhicules et leur fonctionnement dans des conditions et caractéristiques propres à notre territoire et sur d'autres types d'équipements reliés au transport en commun. Ces projets seraient élaborés de concert avec les sociétés de transport, le MTQ, le MIC[10] et les fabricants concernés qui seraient appelés à contribuer financièrement aux projets auxquels ils participent. Les sociétés de transport, le MTQ et le MIC pourraient participer à la gestion de ce fonds.

[10] À compter de janvier 2003, le MIC fait partie du ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche.

7. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral n'a pas contribué jusqu'ici au financement du transport en commun urbain. La situation pourrait néanmoins être appelée à changer, du moins dans le cas des grandes villes, puisque les transports en commun pourraient dorénavant jouer un rôle très important en vue d'atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre découlant du protocole de Kyoto.

Aux fins du présent rapport toutefois, aucune aide particulière de la part du gouvernement fédéral n'a été escomptée, de sorte que les recommandations qui y sont faites ne dépendent pas pour leur mise en œuvre d'une aide hypothétique du gouvernement du Canada. Par contre, les mandataires souhaitent cette contribution, pourvu évidemment qu'elle soit respectueuse de la compétence première des provinces et des gouvernements locaux en la matière.

Une première façon acceptable pour le gouvernement canadien de contribuer au développement du transport en commun en milieu urbain serait d'ajuster ses règles fiscales régissant la déductibilité des dépenses de stationnement et des titres de transport en commun suivant ce qui a été suggéré au chapitre précédent, surtout si le Québec devait décider d'agir en ce sens.

La deuxième forme que pourrait prendre une intervention du gouvernement fédéral serait de contribuer aux dépenses d'investissement. Cela permettrait de réaliser un plus grand nombre de projets, ou encore de réaliser certains projets plus rapidement. Une telle participation est réclamée par la Fédération canadienne des municipalités, et le gouvernement du Québec a déjà demandé au gouvernement fédéral d'assumer, par le biais du programme sur les infrastructures, un tiers du coût du projet Réso-systèmes soumis par la STM.[11] La contribution du gouvernement fédéral pour la région de Montréal pourrait être versée, avec l'accord du gouvernement du Québec, dans le Fonds d'immobilisations pour le transport en commun.

[11] Transport Canada assume la moitié du coût des études du projet de système léger sur rail (SLR) qui pourrait éventuellement relier la Rive-Sud au centre-ville.

8. CONCLUSION

S'il on se fie aux travaux entrepris dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et du Conseil européen des ministres des Transports, le 21e siècle verra l'émergence et le développement de politiques de transport écologiquement durable laissant une place de choix, dans les grandes métropoles, au transport collectif des personnes.

Ces politiques seront élaborées sous l'égide des instances métropolitaines concernées mais devront recevoir une aide importante de la part des gouvernements supérieurs. Ces derniers, en effet, en plus de fournir un soutien financier suffisant, devront s'assurer que le cadre institutionnel nécessaire à la planification, la coordination et le financement de ces politiques est en place et fonctionne adéquatement.

Le système de transport en commun de la région de Montréal a la capacité, malgré ses faiblesses, d'évoluer et de progresser dans ce sens, grâce à la présence, quoique récente, de structures régionales comme l'AMT et la CMM. Grâce aussi aux instruments indispensables qui ont été mis en place au cours des ans, comme le métro, les trains de banlieue, les trois sociétés publiques de transport en commun et les divers CIT et OMIT. Nous ne partons pas de zéro, nous avons un acquis solide à partir duquel nous pouvons bâtir.

Dans l'immédiat, cependant, ce système est en danger, car il manque déjà de ressources et il en manquera davantage au cours des prochaines années, à moins qu'un apport d'argent neuf ne vienne lui donner un second souffle. Cet apport — qui, en définitive, est modeste — non seulement permettra de répondre aux besoins identifiés, mais pourra fournir l'occasion de revoir les règles de financement afin de les simplifier et de les rendre plus équitables.

En contrepartie, les transporteurs devront faire leur part pour donner à tous ceux dont on exigera un effort additionnel, l'assurance que leurs coûts de production sont les plus bas possible. La productivité doit non seulement être affirmée, mais elle doit être prouvée à l'aune du marché.

À plusieurs égards, le transport en commun est un choix collectif. C'est une manière de « vivre en ville », c'est une façon de bâtir la ville dans laquelle on souhaite vivre.

La question est posée. Le choix nous a faire.

Annexe A

Personnes et groupes concernés par la manifestation pour la région de Montréal

Personnes et groupes rencontrés par le mandataire pour la région de Montréal

Groupes ayant soumis un mémoire

Chemin de fer Canadien Pacifique, Accès Nord (Saint-Jérôme et Mascouche) et Accès Roussillon (mémoire conjoint)
Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO) et Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (mémoire conjoint)
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Conseil régional de l'environnement de Montréal
Institut de développement urbain du Québec, BOMA Québec, International Council of Shopping Centers et Association des propriétaires et administrateurs d'immeubles du Québec (mémoire conjoint)
Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 1983
Transport 2000
Vivre en ville (Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois durable)

Groupes ayant remis un texte de positionnement (à titre privé)

Agence métropolitaine de transport (AMT)
Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT)
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
Association du stationnement de la Ville de Montréal
CAA-Québec
Réseau de transport de Longueuil (RTL)
Société de transport de Laval (STL)
Société de transport de Montréal (STM)
Ville de Repentigny et MRC de l'Assomption
Ville de Sainte-Julie

Autres personnes et groupes rencontrés

Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Communauté métropolitaine de Montréal : Mme Chantal Deschamps, présidente de la commission des transports
Conseil du patronat du Québec
Conseil régional de développement de l'île de Montréal
Syndicat des employés d'entretien, RTL
Syndicat des chauffeurs, STL
Syndicat des employés d'entretien, STL
Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3333 (chauffeurs et vendeurs), STM
Syndicat de l'entretien, STM
Ville de Laval : M. Gilles Vaillancourt, maire
Ville de Longueuil : M. Jacques Olivier, maire
Ville de Montréal : M. Gérald Tremblay, maire et M. Guy Coulombe, directeur général
Ville de Sainte-Julie : M. Claude Laperrière, maire

Groupes rencontrés par les trois mandataires

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
Association canadienne du transport urbain (ACTU)
Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)
CAA-Québec
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante
Fédération des commissions scolaires du Québec
Novabus
Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ)
Transport 2000

Annexe B

Le transport en commun au Québec – Quelques données générales

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001 – Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces et aux Etats-Unis, année 2000

Le transport en commun au Québec - Quelques données générales

Autorité organisatrice de transport (AOT)	Territoire	Population	Achalandage	Budget	Employés	Matériel roulant	Kilométrage
	(km 2)	(nbre)	illions déplacemen	(millions de $)	(nbre)	(nbre de véhicules)	(millions de véh-km)
	_(1)_	_(2)_	_(3)_	_(4)_	_(5)_	_(6)_	_(7)_
Région de Montréal							
Agence métropolitaine de transport (trains et dessertes)	2 356	3 004 003	13	101	n.d.	195	8
Société de transport de Montréal (métro et autobus)	504	1 837 072	362	828	7 181	2 262	131
Réseau de transport de Longueuil	274	385 690	30	90	914	349	18
Société de transport de Laval	245	352 402	18	65	649	216	13
18 CIT ou villes	6 158	1 122 641	16	59	n.d.	242	19
Total - Montréal	**7 386**	**3 719 290**	**438**	**1 142**	**8 744**	**3 264**	**189**
Région de Québec							
Réseau de transport de la Capitale	548	508 337	38	109	1 121	513	23
Société de transport de Lévis	449	121 991	2	8	104	63	3
Total - Québec	**997**	**630 328**	**40**	**117**	**1 225**	**576**	**26**
Autres régions du Québec							
Société de transport de l'Outaouais	589	240 297	15	44	433	196	9
Société de transport de Sherbrooke	366	139 938	6	15	201	64	4
Société de transport de Saguenay	1 166	151 150	5	12	148	80	4
Société de transport de Trois-Rivières	289	126 438	3	8	98	36	2
8 municipalités ou regroupements intermuncipaux	11 581	324 188	1	4	n.d.	17	2
Total - Autres régions	**13 991**	**982 011**	**30**	**83**	**880**	**393**	**21**
Total	**22 374**	**5 331 629**	**508**	**1 343**	**10 849**	**4 233**	**236**

Notes:

(1) Il s'agit du territoire de l'autorité organisatrice de transport en 2002.

(2) Population du territoire, estimée pour 2002.

(3) Achalandage en transport en commun régulier. Tous modes confondus - Autobus, métro et train

(4) Budget 2002. Tient compte des fusions et de l'intégration de certaines autorités organisatrices de transport.
Pour la STM comprend le budget pour le service de la dette du métro (CUM). Transport régulier seulement.

(5) Nombre d'employés au total.

(6) Nombre de véhicules en service. Tous modes confondus - Autobus, métro et train.

(7) Kilométrage des véhicules. Tous modes confondus - Autobus, métro et train.

N.B.:

A) Toutes les données sont de 2001, sauf indications contraires.

B) Dans la région de Montréal, le total peut ne pas correspondre à la somme des entités du fait que certaines données,
pour une entité, peuvent se retrouver aussi dans l'autre (par exemple, la superficie de l'AMT inclut celle de plusieurs autres entités)

Source: Compilation interne au MTQ, basée sur les rapports annuels, les budgets et les rapports d'exploitation des organismes pour les années 2001 et 2002

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces canadiennes et aux États-Unis, année 2000
(en millions de $)

	Recettes d'exploitation		Contribution des différents paliers de gouvernement								Autres sources (4)		Total	
			Fédéral		État/Province		Municipalité		Total					
Québec (1)	493	40%	0	0%	197	16%	434	35%	631	51%	107	9%	1 231	100%
Tarif moyen	**0,93 $**													
Autres provinces canadiennes (2)														
Exploitation	1 541	61%	0	0%	44	2%	637	25%	680	27%	312	12%	2 533	100%
Immobilisation	0	0%	0	0%	79	11%	572	82%	650	93%	46	7%	696	100%
Total	1 541	48%	0	0%	123	4%	1 209	37%	1 330	41%	358	11%	3 229	100%
Tarif moyen	**1,42 $**													
Etats-Unis (3)														
Exploitation	9 832	45%	984	5%	1 909	9%	1 807	8%	4 700	22%	7 243	33%	21 775	100%
Immobilisation	0	0%	4 275	47%	283	3%	516	6%	5 074	56%	3 982	44%	9 056	100%
Total	9 832	32%	5 259	17%	2 192	7%	2 323	8%	9 774	32%	11 225	36%	30 831	100%
Tarif moyen	**0,93 $**													

(1) Source: Compilation interne au MTQ et Rapport annuel et rapport d'exploitation des organismes de transport en 2000.
Comprend l'exploitation et l'immobilisation
Le tarif moyen correspond aux recettes du service divisées par le nombre de passagers.
(2) Source: Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Répertoire statistique de ACTU - Données d'exploitation de 2000*, page 11 à 23.
Pour obtenir les données relatives au reste du Canada on a utilisé celles de l'ensemble du Canada dont on a soustrait les données propres au Québec. Le total des revenus des différents partenaires peut différer du total des coûts d'exploitation et d'immobilisations. Toutes les catégories de données ne sont pas toujours fournies par tous les réseaux et certains réseaux peuvent avoir omis de transmettre leur rapport annuel.
(3) Sources: American Public Transit Association (APTA), *2000 National Transit Database*, Table 1: Transit Operating Funds Applied: Details by Transit Agency et Table 6: Transit Capital Funds Applied: Details by Transit Agency. Disponible sur www.apta.com.
(4) La plupart des "autres sources" sont dédiées au transport en commun (taxe sur l'essence, immatriculation, stationnement, péages, etc.)

N.B. : Tous les chiffres sont en dollars canadiens sauf ceux relatifs aux États-Unis qui sont en dollars américains.

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001

Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Organisme	Nombre de passagers (000)	Déplacements par an par habitant	Contribution moyenne par passager ($)			
			Passagers	Automobilistes	Municipalités	Gouvernement
Région de Montréal						
Société de transport de Montréal	353 500	198	0,90	0,14	0,77	0,33
Réseau de transport de Longueuil	30 427	85	1,17	0,23	1,35	0,47
Société de transport de Laval	18 238	53	1,03	0,15	2,06	0,26
CIT des Basses-Laurentides	2 523	13	1,49	0,03	0,54	1,38
CIT des Deux-Montagnes	130	4	1,52	0,02	1,45	0,62
CIT des Moulins	1 469	13	1,36	0,14	1,14	0,69
CIT Montcalm	46	1	7,27	0,03	2,64	2,76
CIT Le Portage	112	1	6,63	0,09	2,00	2,79
Repentigny	1 015	10	1,61	0,16	1,20	0,90
Saint-Eustache	159	4	1,14	0,00	2,46	0,77
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	609	19	2,34	0,36	-0,05	0,66
CIT du Haut-Saint-Laurent	206	9	2,90	0,24	1,67	1,41
CIT Le Richelain	917	22	1,76	0,30	0,13	1,12
CIT Roussillon	594	13	2,09	0,34	0,21	0,82
CIT Sorel-Varennes	890	12	2,55	0,13	0,77	1,02
CIT du Sud-Ouest	1 525	16	1,88	0,24	0,15	1,17
CIT de la Vallée-du-Richelieu	1 751	14	2,29	0,21	0,25	1,10
Saint-Bruno	638	26	1,98	0,30	0,15	0,94
Sainte-Julie	396	14	2,00	0,28	1,09	0,84
Agence métropolitaine de transport (trains de banlieue)	12 196	n.a.	2,11	1,04	1,79	1,21
CIT Haut-Richelieu (St-Jean)	1 411	24	2,07	0,00	0,26	0,78
CIT Lafontaine/St-Antoine/St-Jérôme	272	6	1,24	0,00	2,11	0,57
CIT Joliette Métropolitain	283	8	0,86	0,00	1,25	0,56
Région de Québec						
Réseau de transport de la Capitale	37 288	75	1,01	0,25	1,22	0,16
Société de transport de Lévis	1 550	19	1,29	0,47	1,32	0,35
Chutes-de-la-Chaudière	514	13	1,55	0,00	0,90	0,93
Pintendre	5	1	1,20	0,00	9,82	1,00
Saint-Augustin-de-Desmaures	245	16	0,88	0,00	1,71	0,74
Autres régions						
Société de transport de l'Outaouais	15 108	64	1,29	0,26	0,79	0,23
Société de transport de Saguenay	4 519	32	0,89	0,51	0,87	0,22
Société de transport de Sherbrooke	6 210	49	1,00	0,36	0,78	0,14
Société de transport de Trois-Rivières	2 750	26	1,13	0,72	0,56	0,27
Baie-Comeau	56	2	1,45	0,00	4,16	0,89
Drummondville	421	9	1,03	0,00	0,99	0,79
Granby	105	2	1,07	0,00	0,89	0,64
Rimouski	74	2	2,42	0,00	1,79	1,04
Rouyn-Noranda	85	3	1,14	0,00	2,27	0,69
Shawinigan	622	13	1,07	0,00	0,69	0,73
Val-d'Or	6	0	2,39	0,00	10,25	1,00
Victoriaville	73	2	2,23	0,00	2,03	1,24
TOTAL / MÉDIANE	498 865	13	1,45	0,14	1,14	0,78

Annexe C

Évolution des contributions et de certains indicateurs pour la période 1991-2001 — Fiches par organisme

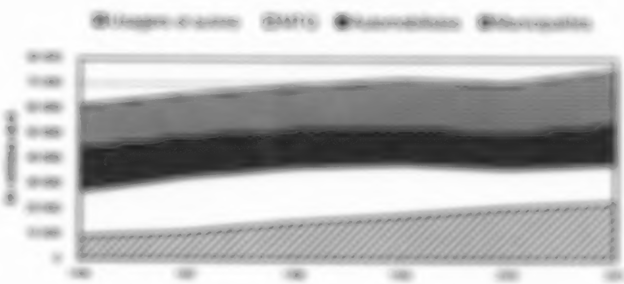
Contenu de l'annexe	Page
Agence métropolitaine des transports	77
Société de transport de Montréal	78
Réseau de transport de Longueuil	79
Société de transport de Laval	80
CIT Basses-Laurentides	81
CIT Deux-Montagnes	82
CIT Des Moulins	83
CIT Montcalm	84
CIT Le Portage	85
Repentigny	86
Saint-Eustache	87
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	88
CIT Haut Saint-Laurent	89
CIT Le Richelain	90
CIT Roussillon	91
CIT Sorel-Varennes	92
CIT Sud-Ouest	93
CIT Vallée-du-Richelieu	94
Saint-Bruno-de-Montarville	95
Sainte-Julie	96
CIT Haut-Richelieu	97
CIT Lafontaine, Saint-Antoine, Saint-Jérome	98
CIT Joliette métropolitain	99
Sources et définitions	100

Agence métropolitaine de transport

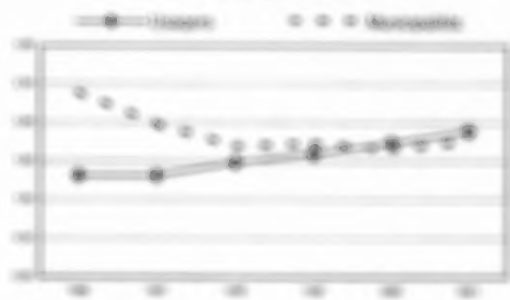
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL AMT (1000 $)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
(Train, équipements et dessertes, fonctionnement et autres)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Usagers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gouvernement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Automobilistes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Municipalités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aides directes aux AOT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide métropolitaine	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide aux tarifs réduits		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Subvention d'équilibre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Recettes métropolitaines (Réparties entre les AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Réseau de trains				
Nb de municipalités desservies	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Population	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total (1000$)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Usagers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gouvernement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Automobilistes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Municipalités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$ par 100$ de RFU (1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(1) [illegible]

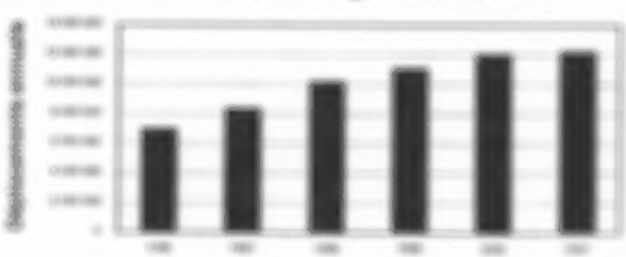
Contribution des partenaires
Réseau de trains



Recette moyenne et effort municipal par passager-trains

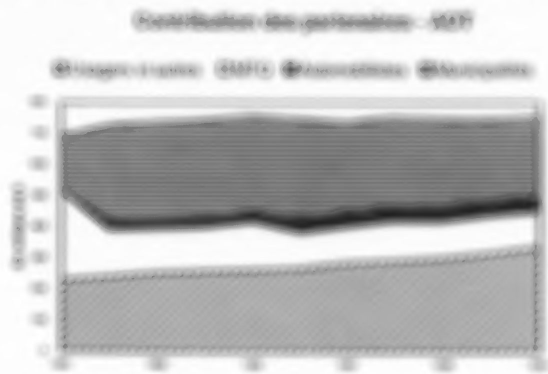


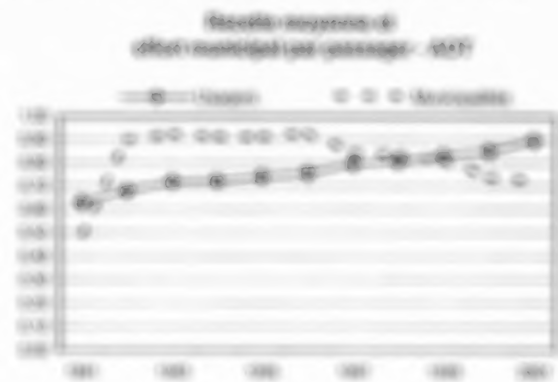
Évolution de l'achalandage - réseau de trains

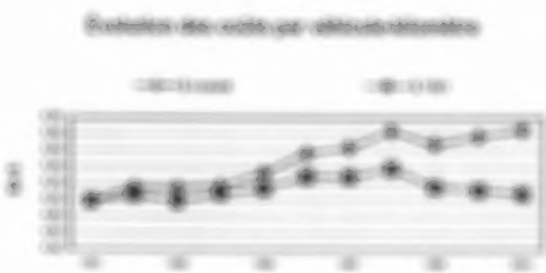


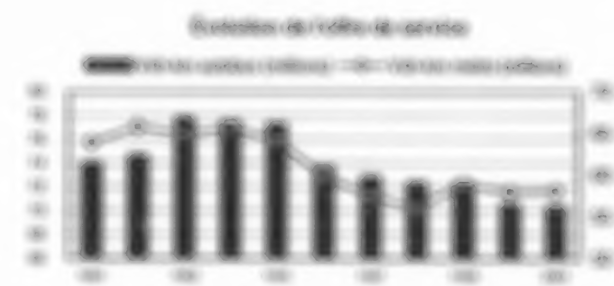
Évolution de l'offre de service
(trains-km en milliers)

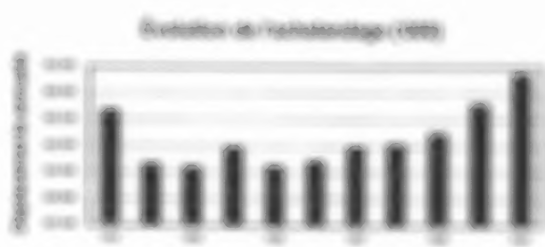
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)

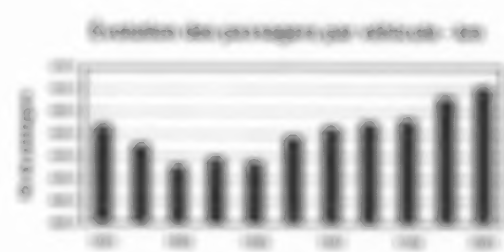








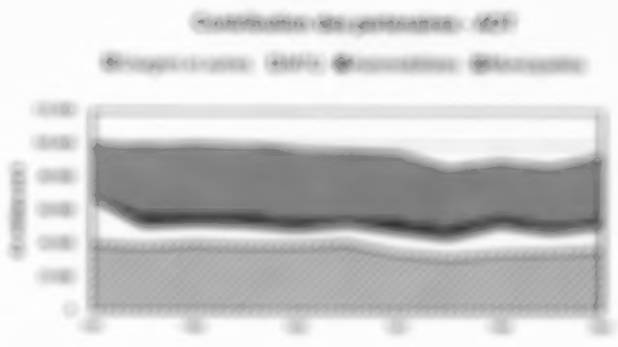


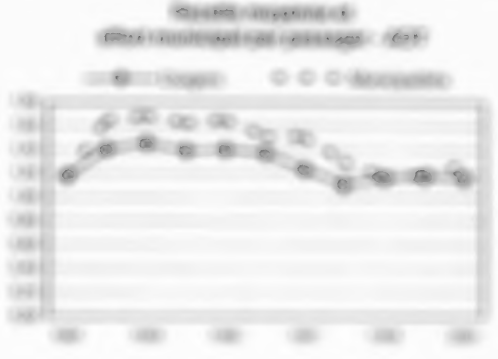


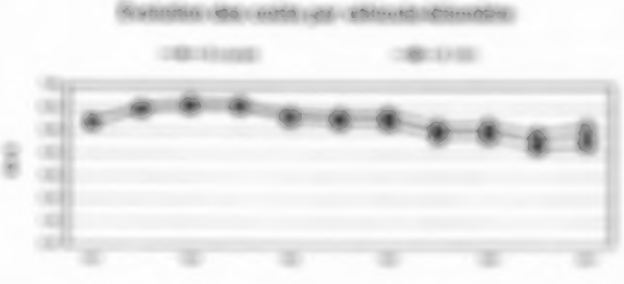
[illegible]

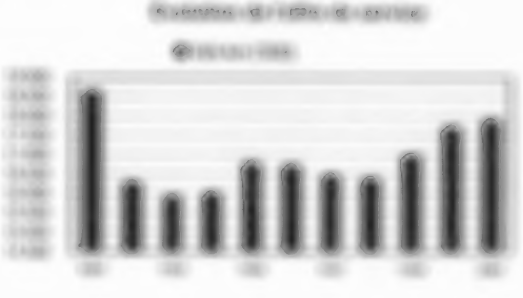
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]					
[illegible]	0	0	0	0	0
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		0	0	0	0
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]					
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				0	[illegible]
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				[illegible]	[illegible]

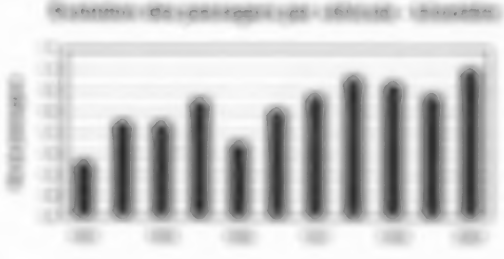
[illegible]







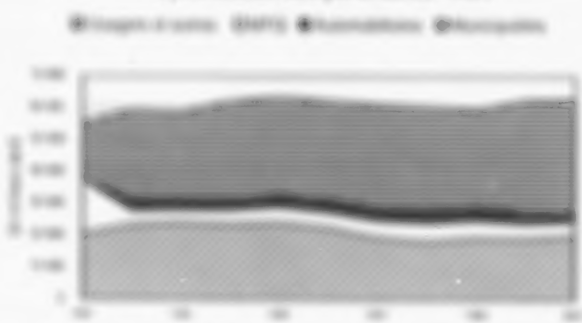




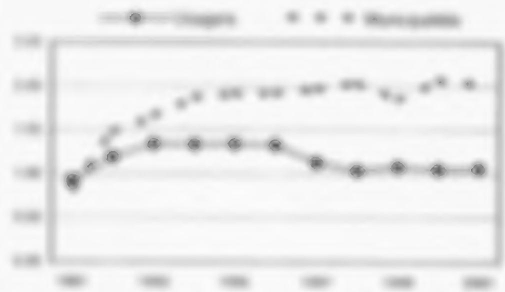
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL (STL)

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Territoire de l'AMT					
Nb de municipalités	1	1	1	1	1
Population	313 000	314 000	330 000	335 000	349 810
Total (en 000 $)	55 347	55 169	63 357	61 005	62 535
Usagers	19 697 36%	22 539 38%	21 519 34%	21 225 35%	18 787 30%
Autres	687 1%	650 1%	2 575 4%	1 418 2%	1 366 2%
Gouvernement	17 117 31%	4 384 7%	5 085 8%	4 873 8%	4 418 7%
Automobilistes	0 0%	3 554 6%	3 499 6%	4 016 7%	2 146 3%
Municipalités	17 776 32%	27 700 47%	30 674 48%	30 630 50%	35 876 57%
$ par 100$ RFU	0,135	0,160	0,209	0,207	0,247
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				523	1 445
Tarification train, discounts				1 016	2 430
Contributions municipales totales				32 177	39 751
$ par 100$ RFU				0,218	0,273

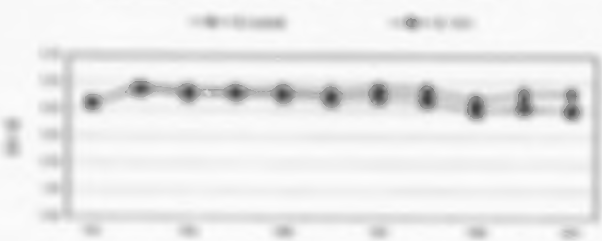
Contribution des partenaires - STL



Recette moyenne et effort municipal par passager - STL



Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



Évolution de l'offre de service

Évolution de l'achalandage

Évolution des passagers par véhicule-kilomètre

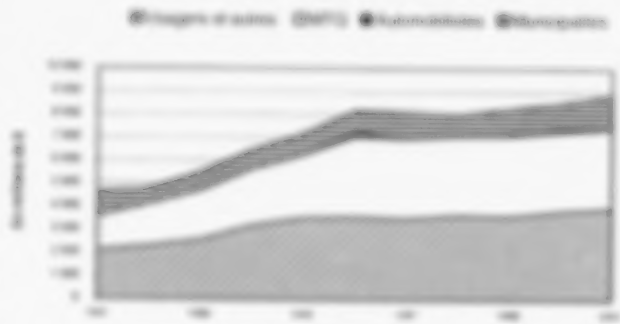
CIT BASSES-LAURENTIDES

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	8	8	10	10	10
Population	134 605	145 455	171 035	171 035	194 752
Total (en $)	4 608 144	4 760 052	7 163 653	8 170 880	8 852 956
Usagers	1 899 878 41%	2 225 103 47%	3 443 878 48%	3 507 568 43%	3 736 459 42%
Autres	214 268 5%	69 939 1%	89 336 1%	75 007 1%	234 872 3%
Gouvernement	1 478 212 32%	1 824 644 38%	2 726 016 38%	3 487 338 43%	3 446 764 39%
Automobilistes	0 0%	0 0%	0 0%	142 372 2%	80 286 1%
Municipalités	1 015 786 22%	640 366 13%	904 320 13%	958 595 12%	1 354 606 15%
$ par 100$ RFU	0,017	0,010	0,012	0,013	0,016
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				7	7
Population				114 291	131 827
Contributions à l'AOT				808 804	1 184 595
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				169 616	532 539
Facturation train et dessertes (1)				0	1 324 021 (1)
Contributions municipales totales				978 420	3 041 155 (2)
$ par 100$ RFU				0,019	0,054

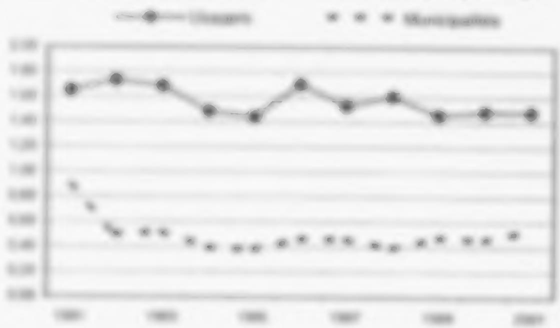
(1) Les 3 municipalités situées à l'extérieur du territoire ont contribué pour un montant total de 158 781$.

(2) Les municipalités contribuent également pour le circuit 8 organisé conjointement avec St-Eustache (contribution annuelle de 25 000$)

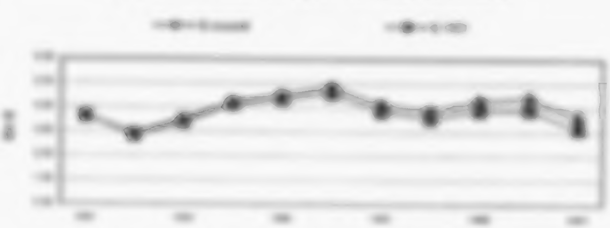
Contribution des partenaires - AOT



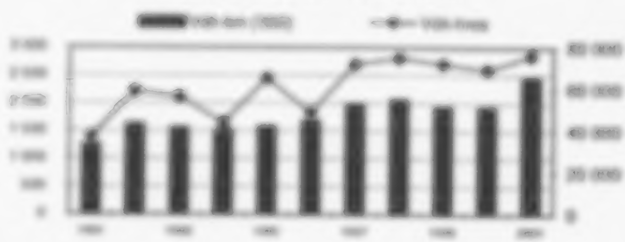
Recette moyenne et effort municipal par passager



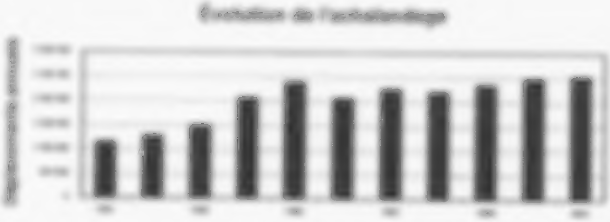
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



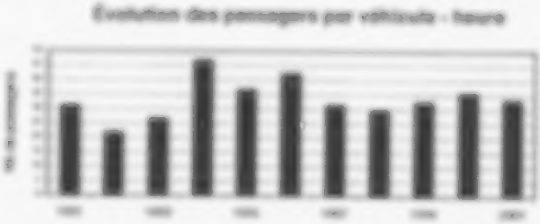
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



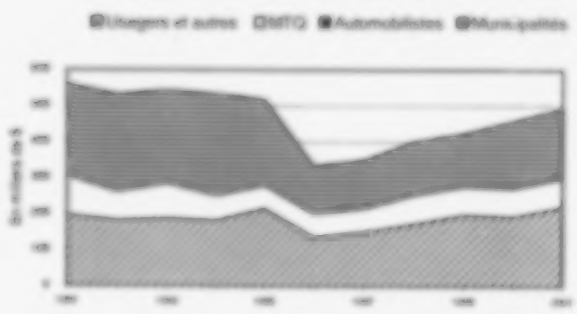
Évolution des passagers par véhicule - heure



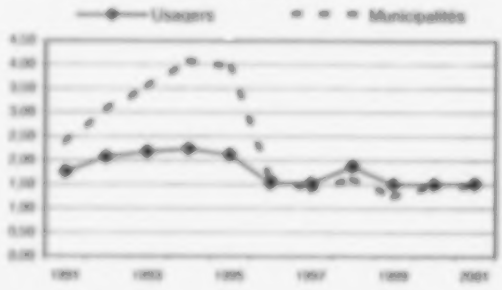
CIT DEUX MONTAGNES

	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	6	6	6	4	4
Population	31 260	32 553	36 954	32 478	37 193
Total (en $)	559 906	531 796	517 927	333 797	492 549
Usagers	188 381 *34%*	181 477 *34%*	127 265 *25%*	122 844 *37%*	197 616 *40%*
Autres	8 114 *1%*	0 *0%*	88 083 *17%*	11 825 *4%*	22 483 *5%*
Gouvernement	110 011 *20%*	81 865 *15%*	65 404 *13%*	67 830 *20%*	80 740 *16%*
Automobilistes				0 *0%*	2 523 *1%*
Municipalités	253 400 *45%*	268 454 *50%*	237 175 *46%*	131 298 *39%*	189 187 *38%*
$ par 100$ RFU	0,024	0,023	0,019	0,012	0,016
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				36 022	111 998
Facturation train et desserte				231 171	404 134
Contributions municipales totales				398 491	705 319
$ par 100$ RFU				0,036	0,061

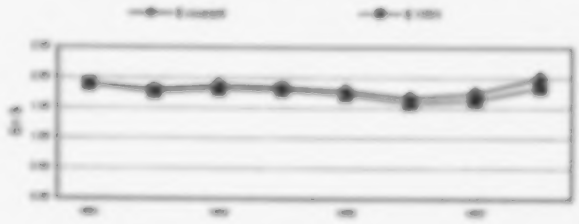
Contribution des partenaires - AOT



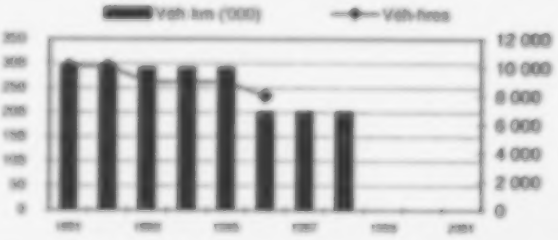
Recette moyenne et effort municipal par passager



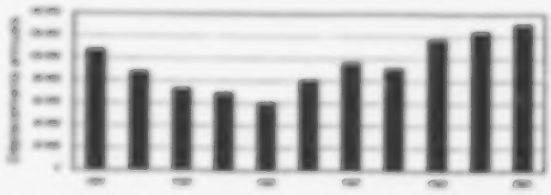
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



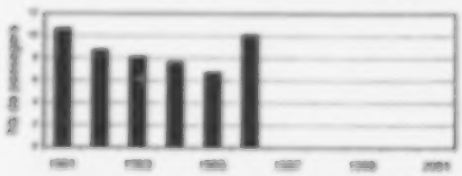
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



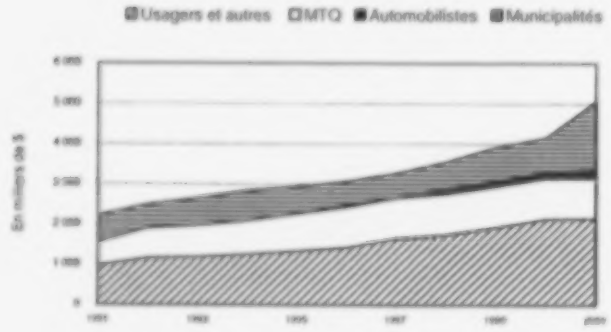
Évolution des passagers par véhicule - heure



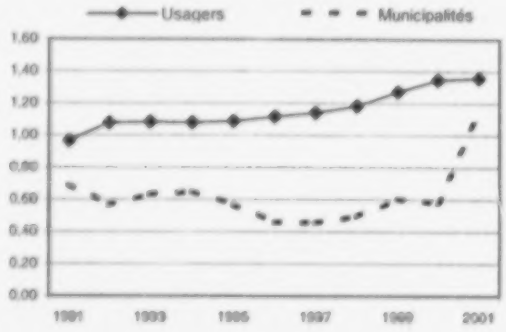
CIT DES-MOULINS

	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	4	4	4	4	4
Population	86 800	91 156	102 056	102 056	113 711
Total (en $)	2 213 375	2 469 941	2 933 328	3 063 931	5 054 466
Usagers	901 977 *41%*	1 097 935 *44%*	1 272 119 *43%*	1 385 361 *45%*	1 994 558 *39%*
Autres	61 398 *3%*	57 852 *2%*	57 105 *2%*	29 976 *1%*	154 249 *3%*
Gouvernement	605 204 *27%*	756 216 *30%*	939 502 *32%*	1 014 335 *33%*	1 017 200 *20%*
Automobilistes				65 879 *2%*	207 762 *4%*
Municipalités	644 806 *29%*	577 938 *23%*	664 602 *23%*	568 380 *19%*	1 680 697 *33%*
$ par 100$ RFU	0,022	0,018	0,019	0,016	0,043
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				119 488	369 436
Facturation train et desserte				0	0
Contributions municipales totales				687 868	2 050 133
$ par 100$ RFU				0,019	0,053

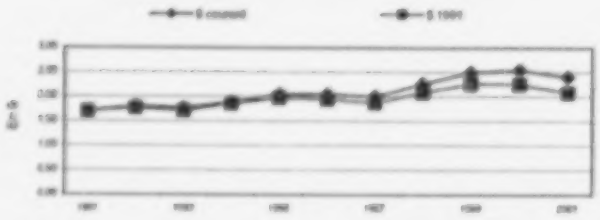
Contribution des partenaires - AOT



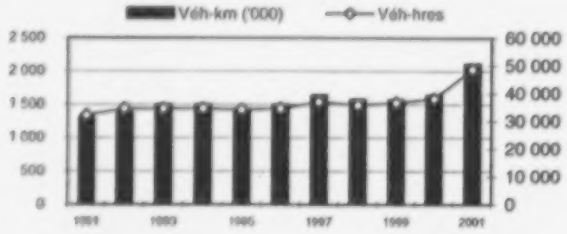
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



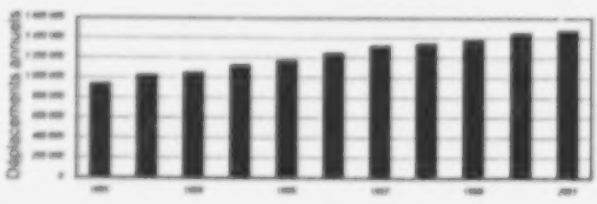
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



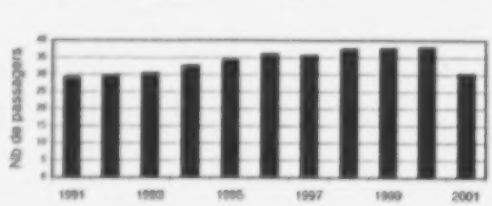
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

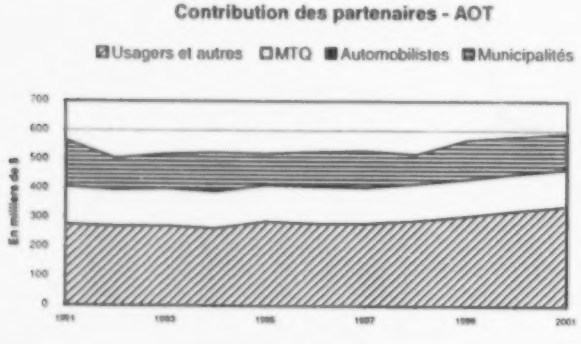


CIT MONTCALM

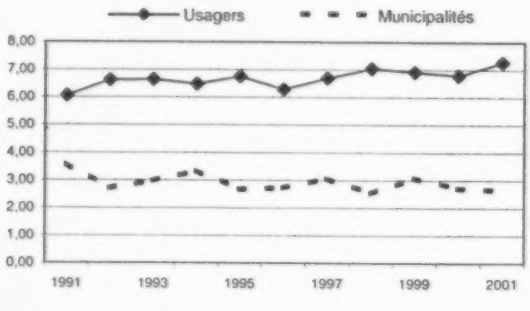
	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	12	11	11	11	10
Population	49 790	51 561	57 234	57 234	62 288
Total (en $)	565 353	504 297	520 507	526 386	591 099
Usagers	268 676 *48%*	262 371 *52%*	272 256 *52%*	269 946 *51%*	335 086 *57%*
Autres	7 888 *1%*	8 348 *2%*	15 486 *3%*	11 601 *2%*	5 783 *1%*
Gouvernement	130 431 *23%*	126 795 *25%*	125 538 *24%*	126 956 *24%*	127 091 *22%*
Automobilistes				1 195 *0%*	1 578 *0%*
Municipalités	158 359 *28%*	106 783 *21%*	107 226 *21%*	116 688 *22%*	121 561 *21%*
$ par 100$ RFU	0,008	0,005	0,004	0,005	0,005
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				1	1 (1)
Population				28 913	29 856
Contributions à l'AOT				nd	2 749
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation					
Facturation train et desserte					
Contributions municipales totales					2 749
$ par 100$ RFU					0,0003

(1) La municipalité de Mascouche est également membre du CIT Des Moulins. Sa contribution au fonds d'immobilisation est comptabilisée dans celle du CIT des Moulins

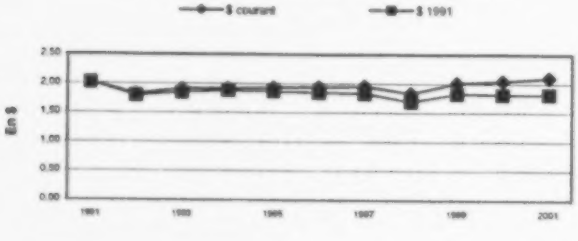
Contribution des partenaires - AOT



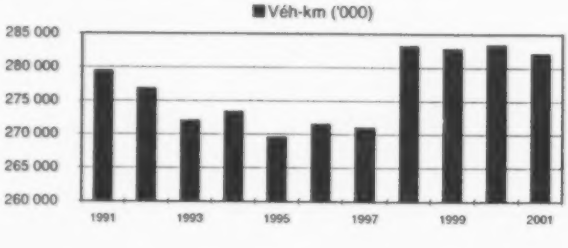
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



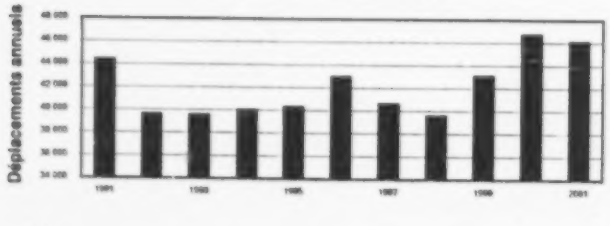
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



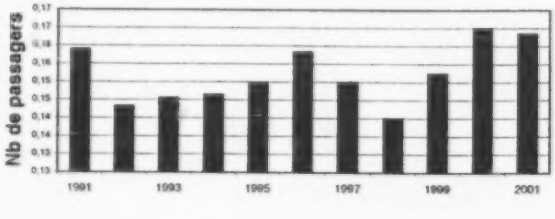
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - kilomètre

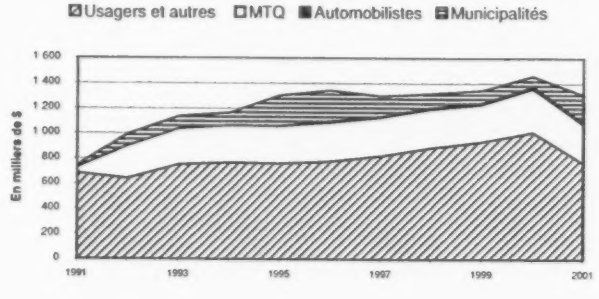


CIT LE PORTAGE

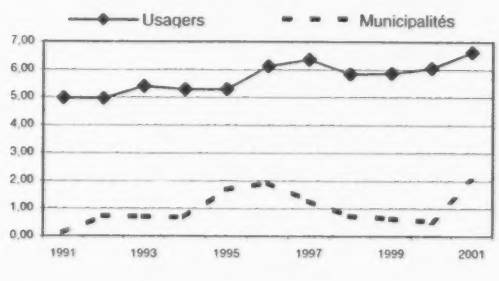
	1991	1992	1995	1996	2001 (1)
Territoire de l'AOT					**Circuit 5**
Nb de municipalités	14	14	13	13	7
Population	75 700	80 941	88 689	88 689	100 824
Total (en $)	742 622	991 337	1 300 481	1 342 099	1 311 025
Usagers	680 176 *92%*	639 029 *64%*	757 196 *58%*	777 015 *58%*	739 820 *56%*
Autres					28 256 *2%*
Gouvernement	46 273 *6%*	258 937 *26%*	302 880 *23%*	310 806 *23%*	310 806 *24%*
Automobilistes				10 314 *1%*	9 603 *1%*
Municipalités	15 424 *2%*	93 362 *9%*	240 405 *18%*	243 964 *18%*	222 540 *17%*
$ par 100$ RFU	0,001	0,003	0,007	0,007	0,006
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				2 (2)	1 (3)
Population				88 689	100 824
Contributions à l'AOT				68 792	132 634
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				25 529	
Facturation train et desserte				0	0
Contributions municipales totales				94 321	132 634
$ par 100$ RFU				0,012	0,016

(1) Le CIT Le Portage a été dissout à la fin de l'année 2000. En 2001, ces services ont été organisés par Repentigny et par le CIT Joliette métropolitain. Les données de 2001 correspondent aux résultats de l'ancien circuit 5 bonifié et organisé par le CIT Joliette métropolitain.
(2) Jusqu'en 2000, Charlemagne et Le Gardeur étaient desservis par le CIT Le Portage. En 2001, un service local est organisé par Repentigny. L'effort fiscal total de ces municipalités est comptabilisé dans l'AOT Repentigny.
(3) Seule Repentigny participe au financement du nouveau circuit 5. Les autres contributions de Repentigny sont comptabilisées dans son

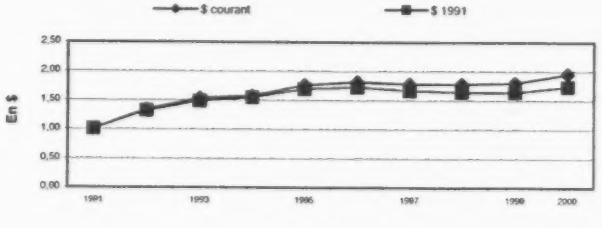
Contribution des partenaires - AOT



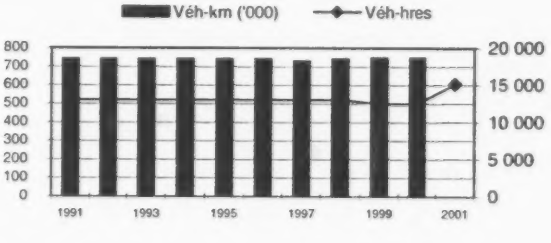
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



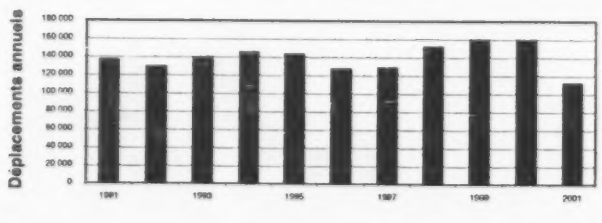
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



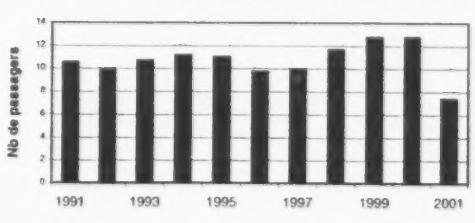
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

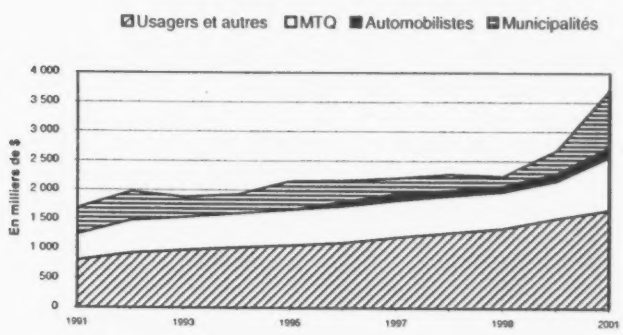


REPENTIGNY

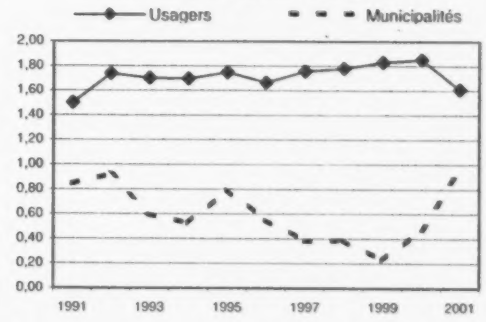
	1991	1992	1995	1996	2001 (1)
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	1	1	1	1	6
Population	48 400	49 630	56 555	56 555	104 073
Total (en $)	1 691 694	1 970 012	2 147 519	2 157 753	3 703 377
Usagers	803 507 *47%*	923 835 *47%*	1 057 303 *49%*	1 076 743 *50%*	1 632 166 *44%*
Autres				23 398 *1%*	33 286 *1%*
Gouvernement	437 434 *26%*	556 891 *28%*	608 276 *28%*	625 885 *29%*	911 393 *25%*
Automobilistes				75 364 *3%*	161 879 *4%*
Municipalités	450 753 *27%*	489 286 *25%*	481 940 *22%*	356 362 *17%*	964 654 *26%*
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				1	3
Population				56 555	80 716
Contributions à l'AOT				356 362	889 954
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				50 072	298 023
Facturation train et desserte				0	0
Contributions municipales totales				406 434	1 187 977 (2)
$ par 100$ RFU				0,018	0,040

(1) En 2000, la municipalité organisait un service local pour Charlemagne et Le Gardeur. En 2001, elle organisait en plus une partie du service anciennement offert par le CIT Le Portage.
(2) En 2001, la municipalité de Repentigny participait également au financement du circuit 5 pour un montant de 132 634$ (voir fiche CIT Le Portage).

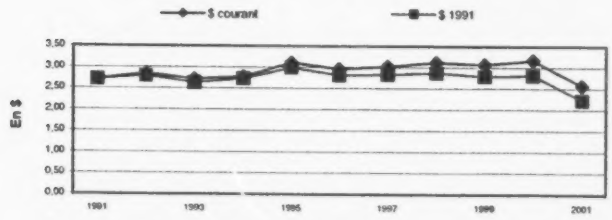
Contribution des partenaires - AOT



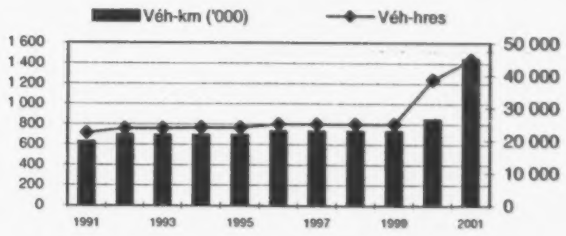
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



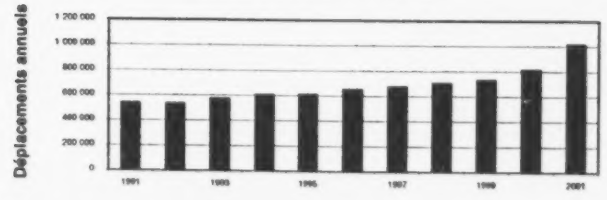
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



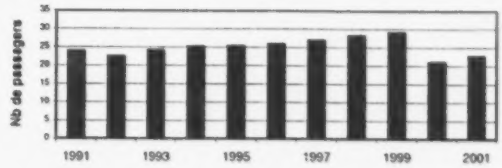
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



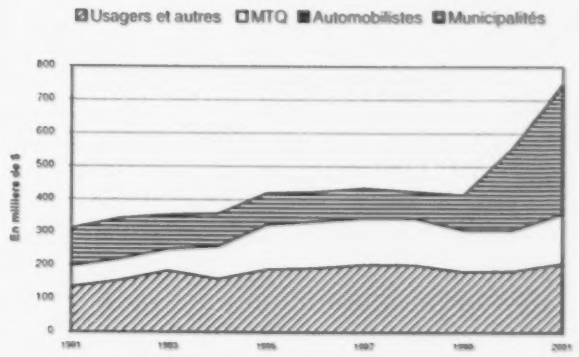
Évolution des passagers par véhicule - heure



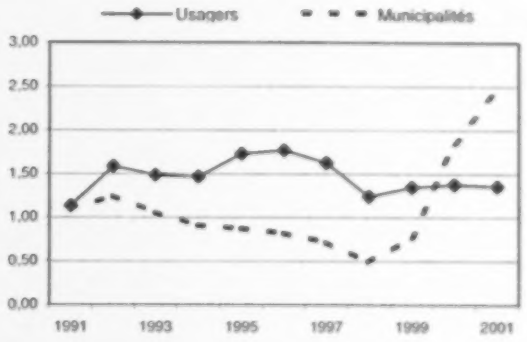
SAINT-EUSTACHE

	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	1	1	1	1	1
Population	36 600	37 278	41 409	41 409	41 931
Total (en $)	311 116	341 187	417 845	421 560	748 931
Usagers	115 388 *37%*	154 437 *45%*	186 617 *45%*	190 981 *45%*	214 953 *29%*
Autres	19 849 *6%*		665 *0%*	569 *0%*	-7 670 *-1%*
Gouvernement	63 364 *20%*	65 398 *19%*	136 388 *33%*	141 887 *34%*	151 268 *20%*
Automobilistes				0	26 *0%*
Municipalités	112 516 *36%*	121 352 *36%*	94 175 *23%*	88 123 *21%*	390 355 *52%*
$ par 100$ RFU	0,009	0,009	0,007	0,006	0,026
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				50 072	145 657
Facturation train et desserte				321 632	525 591
Contributions municipales totales				138 195	1 061 603
Par 100$ de RFU				0,032	0,070

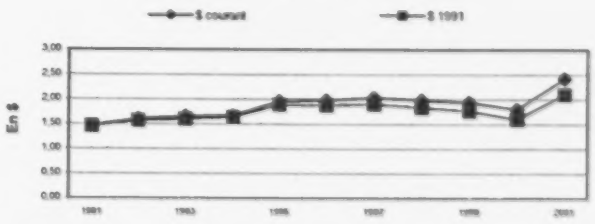
Contribution des partenaires - AOT



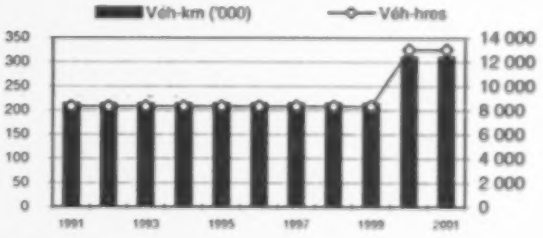
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



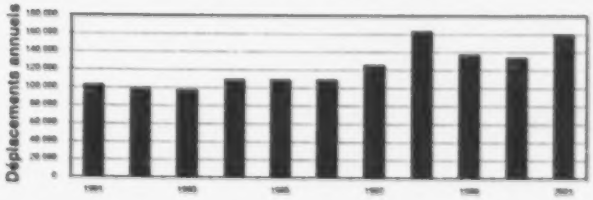
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



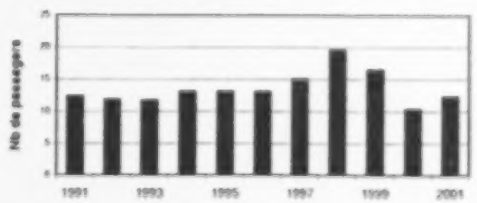
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



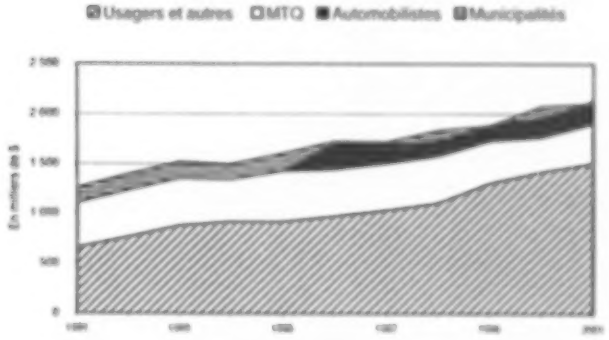
Évolution des passagers par véhicule - heure



CIT CHAMBLY-RICHELIEU-CARIGNAN

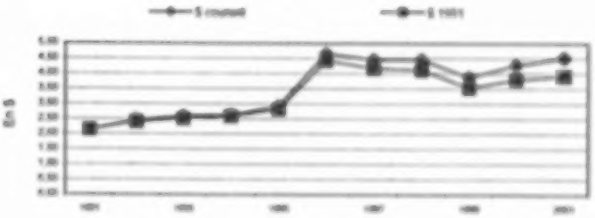
	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	3	3	3	3	3
Population	21 440	24 122	25 526	25 526	31 749
Total (en $)	1 257 916	1 393 456	1 602 085	1 719 986	2 097 573
Usagers	644 783 *51%*	763 370 *55%*	883 999 *55%*	920 491 *54%*	1 422 914 *68%*
Autres	14 637 *1%*	2 082 *0%*	33 871 *2%*	52 181 *3%*	82 634 *4%*
Gouvernement	448 872 *36%*	471 003 *34%*	513 161 *32%*	475 284 *28%*	399 352 *19%*
Automobilistes				250 047 *15%*	220 880 *11%*
Municipalités	149 624 *12%*	157 001 *11%*	171 054 *11%*	21 983 *1%*	-28 207 *-1%*
$ par 100$ RFU	0,017	0,017	0,016	0,002	-0,002
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				35 836	122 079
Facturation train et desserte				0	0
Contributions municipales totales				57 819	93 872
$ par 100$ RFU				0,005	0,007

Contribution des partenaires - AOT

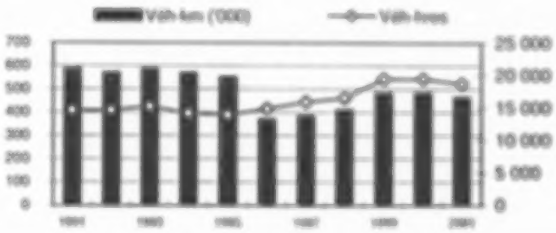


Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

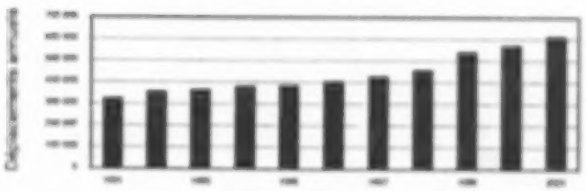
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



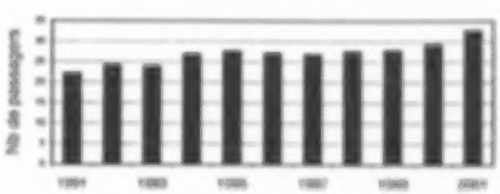
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



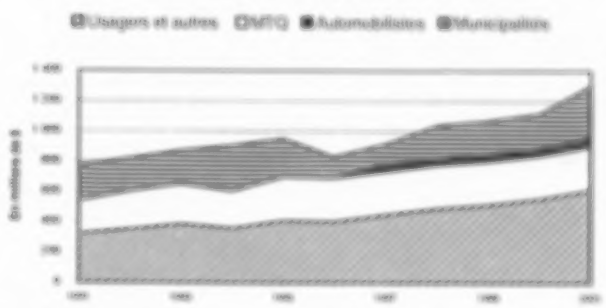
Évolution des passagers par véhicule - heure



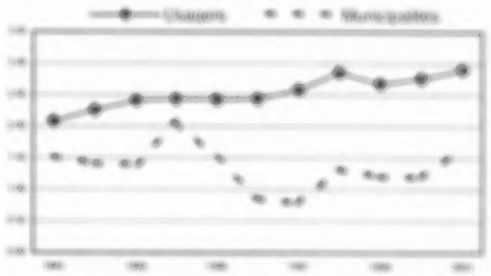
CIT HAUT-SAINT-LAURENT

	1991	1992	1995	1998	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	9	9	9	9	7
Population	22 270	21 844	22 842	22 842	23 683
Total (en $)	773 770	819 925	949 266	890 691	1 300 396
Usagers	316 857 41%	344 113 42%	397 810 42%	388 911 44%	598 279 46%
Autres	4 623 1%	7 285 1%	12 217 1%	15 133 2%	15 926 1%
Gouvernement	221 486 29%	254 131 31%	292 751 31%	293 536 33%	293 536 23%
Automobilistes				0	50 561 4%
Municipalités	230 804 30%	214 396 26%	246 488 26%	137 360 15%	340 094 27%
$ par 100$ RFU	0,030	0,028	0,030	0,016	0,027
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				1	1
Population				9 723	9 956
Contributions à l'AOT				47 710	123 683
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				10 557	35 307
Facturation train et desserte				0	0
Contributions municipales totales				58 267	158 990
$ par 100$ RFU				0,004	0,010

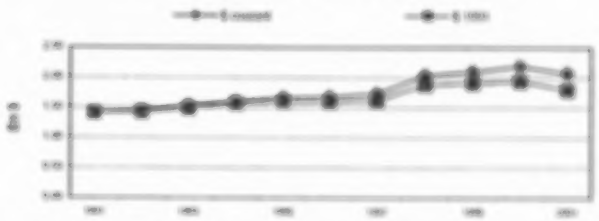
Contribution des partenaires - AOT



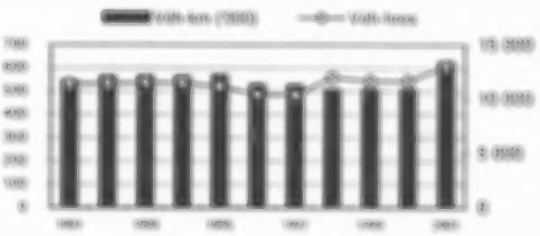
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



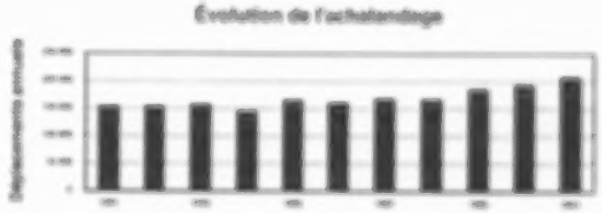
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



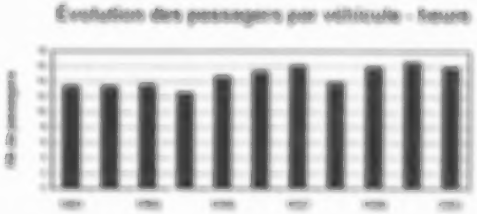
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

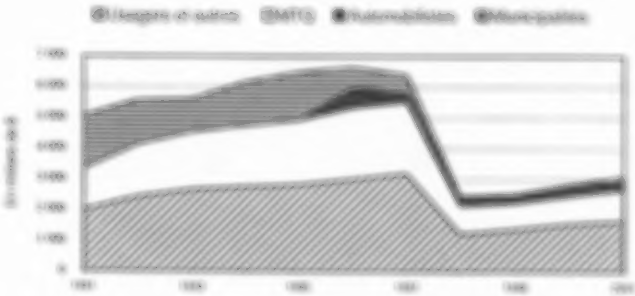


CIT LE RICHELAIN

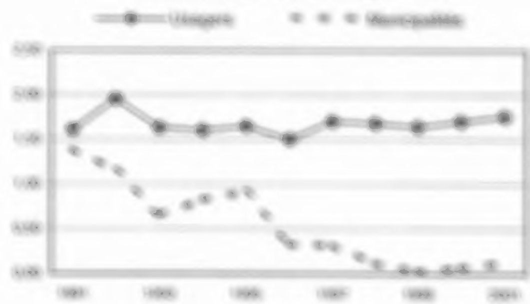
	1991	1992	1996	1999	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	5	5	5	5	4
Population	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total (en $)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Usagers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gouvernement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Automobilistes				[illegible]	[illegible]
Municipalités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$ par 100$ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				3	3
Population				[illegible]	[illegible]
Contributions à l'AOT				[illegible]	[illegible]
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				[illegible]	[illegible]
Facturation train et dessertes				0	[illegible]
Contributions municipales totales				[illegible]	[illegible]
$ par 100$ RFU				[illegible]	[illegible]

(1) En 1991, le CIT Le Richelain desservait 5 municipalités. [illegible]

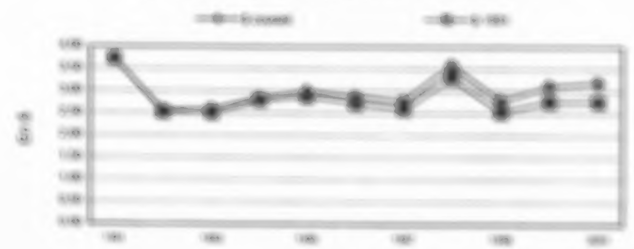
Contribution des partenaires - AOT



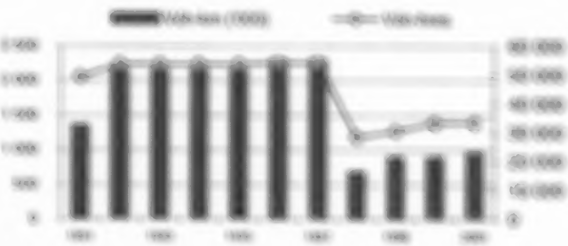
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



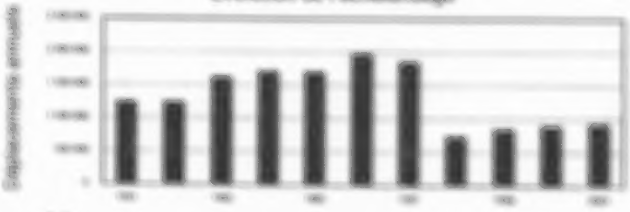
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



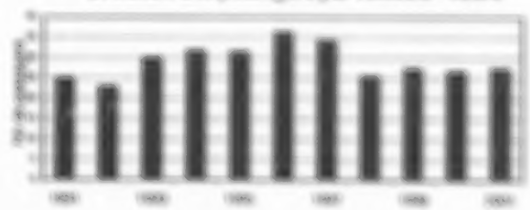
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

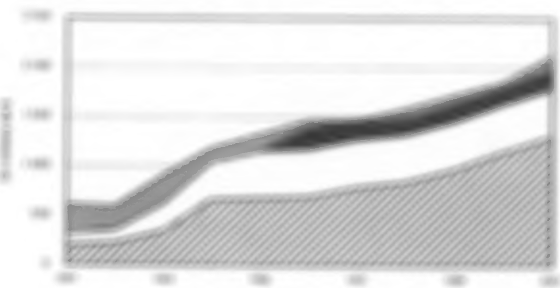


CIT ROUSSILLON

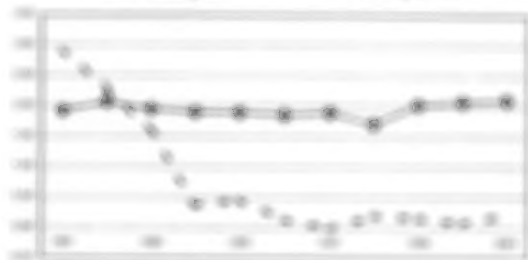
	1991	1993	1995	1999	2001
Territoire du CIT					
Nb de municipalités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Population	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total (en $)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Usagers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gouvernement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Automobilistes				[illegible]	[illegible]
Municipalités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$ par 100$ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres contributions municipales					
Quote-part au Fonds d'immobilisation				[illegible]	[illegible]
Tarification train et autobus				[illegible]	[illegible] (1)
Contributions municipales totales				[illegible]	[illegible]
$ par 100$ RFU				[illegible]	[illegible]

(1) Exceptionnellement le gouvernement défraie une partie de la contribution des municipalités jusqu'en juin 2002.

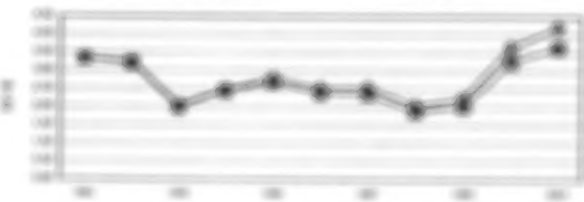
Contribution des partenaires - $CIT



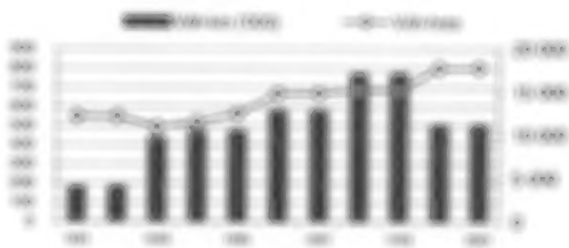
Recette moyenne et effort municipal par passager - $CIT



Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

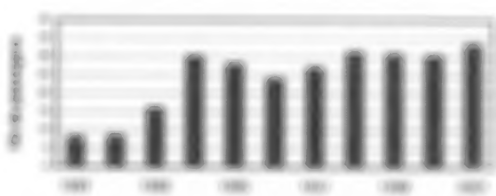


Évolution de l'offre de service

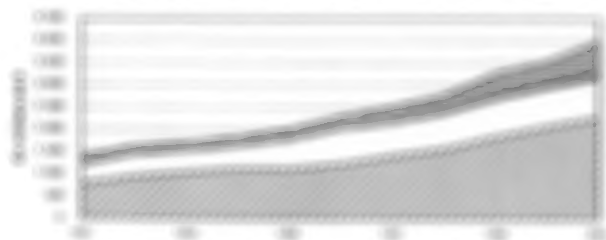


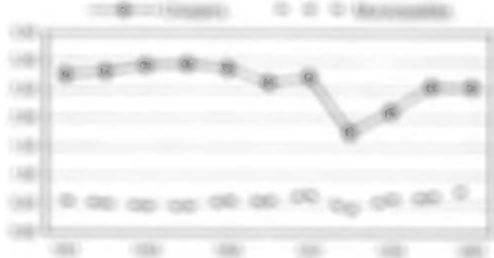
Évolution de l'achalandage

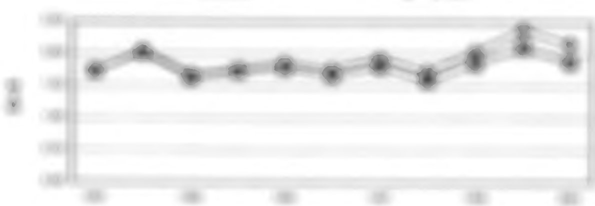
Évolution des passagers par véhicule - heure

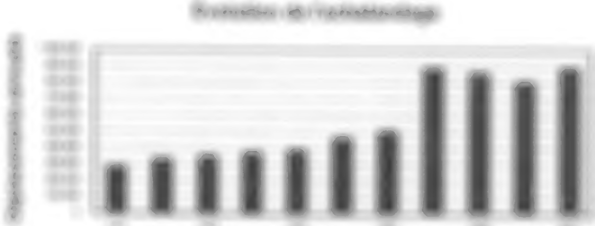


CIT - SOREL - VARENNES





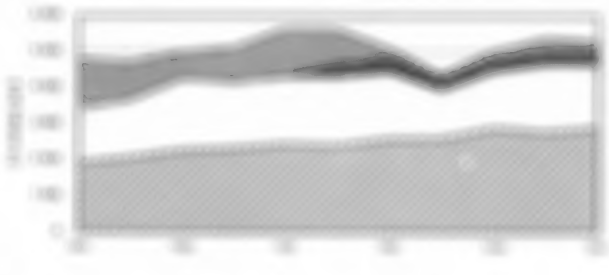




[illegible]

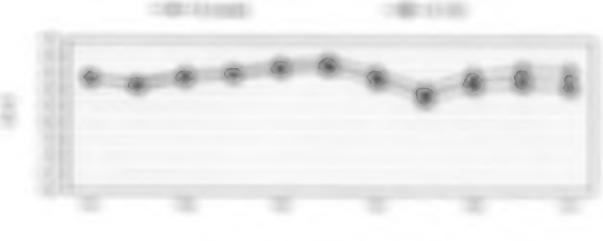
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]					
[illegible]	0	0	0	0	0
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]					
[illegible]				0	0
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				0	0
[illegible]				[illegible]	[illegible]
[illegible]				[illegible]	[illegible]

[illegible]



[illegible]

[illegible]



[illegible]

[illegible]

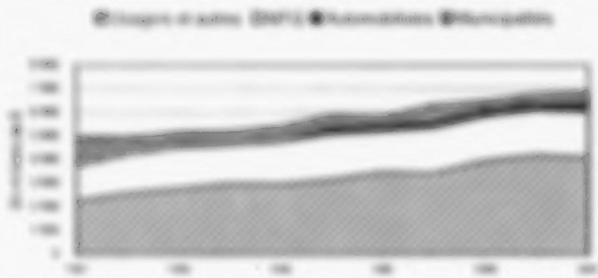
[illegible]

CIT VALLÉE-DU-RICHELIEU

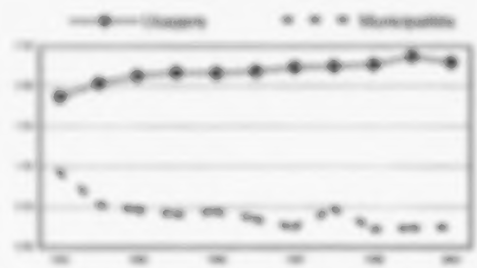
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2001
Territoire de l'ACIT					
Nb de municipalités	9	9	9	9	9
Population	116 400	117 027	124 091	124 091	127 545
Total (en $)	4 814 073	4 800 339	5 402 577	5 877 404	6 650 149
Usagers	2 256 400 46%	2 523 322 51%	2 826 003 52%	3 060 376 52%	4 014 892 60%
Autres	0 0%	34 195 1%	37 917 1%	109 565 2%	98 212 1%
Gouvernement	1 325 914 27%	1 657 777 34%	1 614 080 30%	1 932 501 33%	1 932 501 29%
Automobilistes				283 058 5%	366 234 6%
Municipalités	1 152 656 23%	638 044 13%	604 820 11%	491 501 8%	438 309 6%
$ par 100$ RFU	0,024	0,013	0,011	0,008	0,007
Territoire de l'AMT					
Nombre de municipalités				6	6
Population				79 000	83 772
Contributions à l'ACT				295 566	329 534
Quote-part au Fonds d'immobilisation				119 221	374 299
Facturation train et desserte				0	0 (1)
Contributions municipales totales				414 787	703 833
$ par 100$ RFU				0,011	0,018

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités pour les années 2000 et 2001.

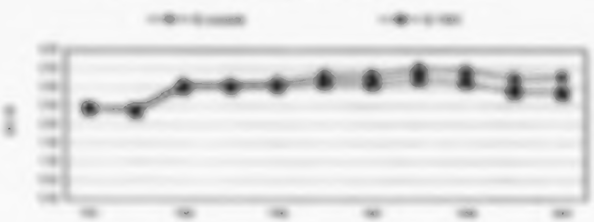
Contribution des partenaires - AOT



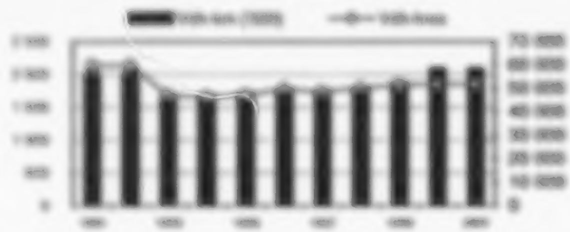
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

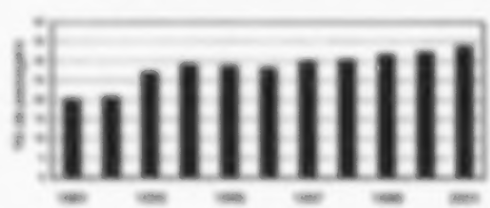


Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage

Évolution des passagers par véhicule - heure

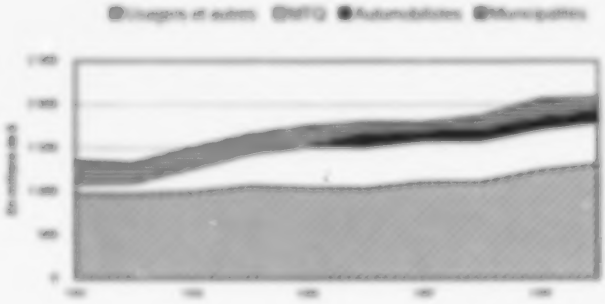


SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

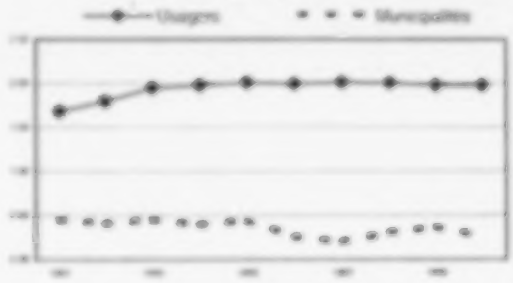
	1981	1992	1996	1996	2000
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	1	1	1	1	1
Population	24 630	23 649	25 259	25 259	24 525
Total ($en $)	1 651 427	1 605 545	1 945 490	1 907 485	2 200 839
Revenus		0	0	0	0
Usagers	962 553 46%	963 384 53%	1 034 155 53%	1 022 572 54%	1 282 219 58%
Autres	7 660 0%	7 340 0%	7 508 0%	10 878 1%	50 782 2%
Gouvernement	724 866 31%	618 761 34%	677 672 35%	600 057 31%	600 057 27%
Automobilistes				145 462 8%	127 676 7%
Municipalités	256 348 12%	216 081 12%	225 957 12%	128 496 7%	159 904 8%
$ par 100$ RFU	0.021	0.017	0.016	0.009	0.011
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				45 428	146 403
Facturation train et desserte				0	0 (1)
Contributions municipales totales				173 924	306 307
$ par 100$ RFU				0.013	0.021

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités pour les années 2000 et 2001.

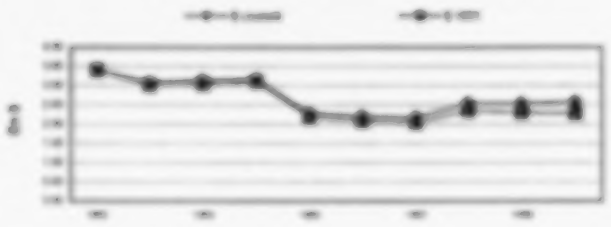
Contribution des partenaires - AOT



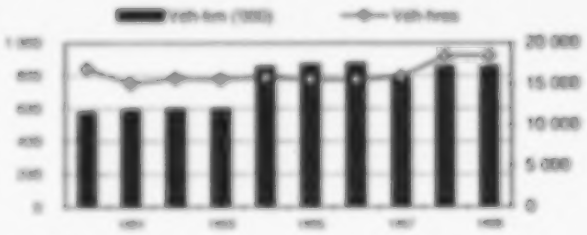
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



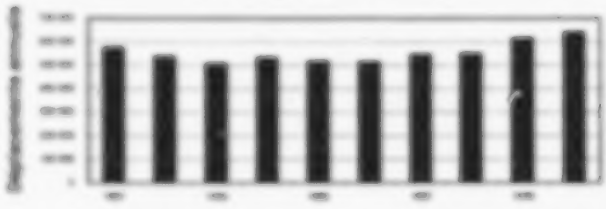
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



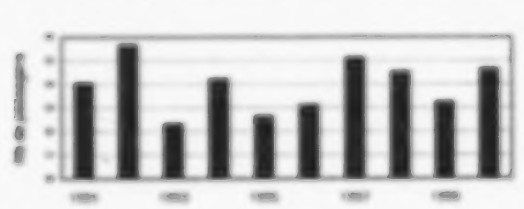
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

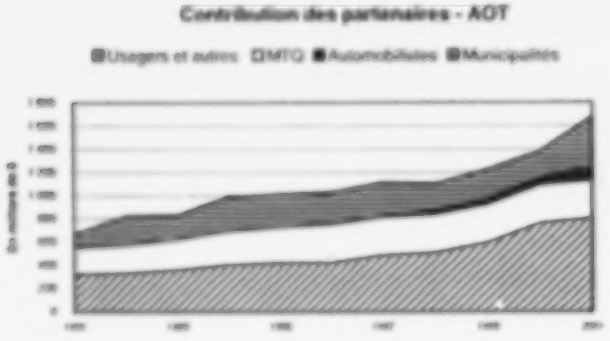


SAINTE-JULIE

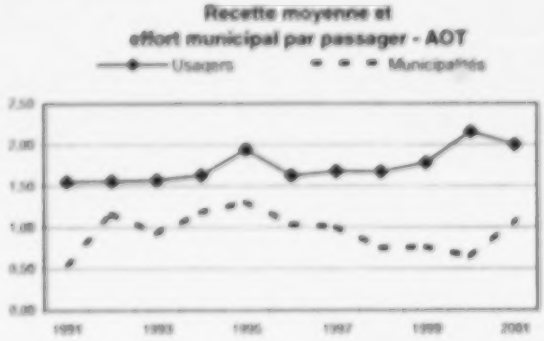
	1991	1993	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	1	1	1	1	1
Population	18 400	20 632	22 097	22 097	27 437
Total (en $)	665 730	821 887	1 010 704	1 027 997	1 674 737
Usagers	319 114 *48%*	326 469 *40%*	412 627 *41%*	414 692 *40%*	791 376 *47%*
Autres	0 *0%*	0 *0%*	5 447 *1%*	5 278 *1%*	7 273 *0%*
Gouvernement	231 637 *35%*	250 626 *30%*	313 862 *31%*	334 529 *33%*	334 529 *20%*
Automobilistes				9 478 *1%*	111 140 *7%*
Municipalités	114 979 *17%*	244 792 *30%*	278 768 *28%*	264 020 *26%*	430 418 *26%*
$ par 100$ RFU	0,015	0,030	0,030	0,027	0,039
Autres contributions municipales					
Quotes-parts au Fonds d'immobilisation				30 666	105 416
Facturation train et desserte				0	0 (1)
Contributions municipales totales				294 686	535 834
$ par 100$ RFU				0,030	0,048

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée à la municipalité pour les années 2000 et 2001.

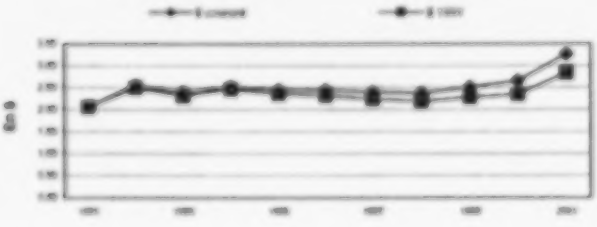
Contribution des partenaires - AOT



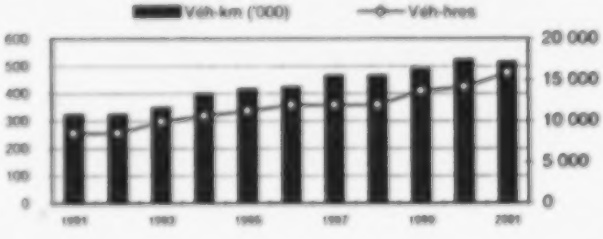
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



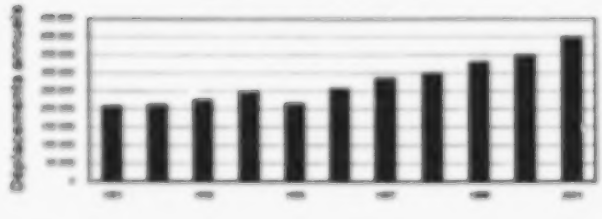
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



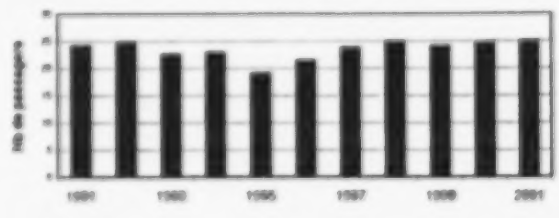
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

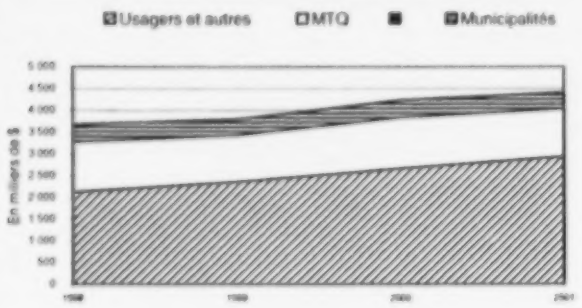


CIT Haut-Richelieu

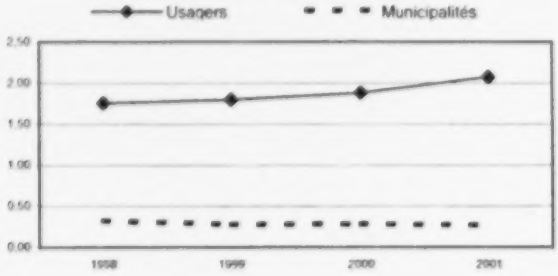
	1991	1992	1995	1996	1998 (1)	2001
Territoire de l'AOT						
Nb de municipalités					2	2
Population					54 806	58 850
Total (en $)					3 672 733	4 406 471
Usagers					2 119 554 *58%*	2 921 689 *66%*
Autres						9 451 *0%*
Gouvernement					1 164 884 *32%*	1 106 498 *25%*
Automobilistes					n.a.	n.a.
Municipalités					388 295 *11%*	368 832 *8%*
$ par 100$ RFU					0,018	0,016

(1) Les municipalités de St-Jean-sur-Richelieu et de St-Luc se sont retirées du CIT Le Richelain en 1998.

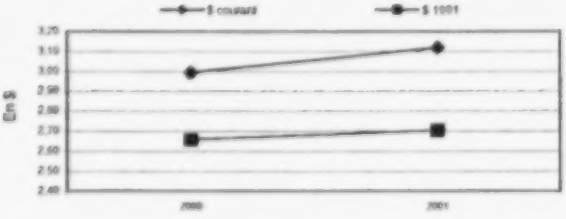
Contribution des partenaires - AOT



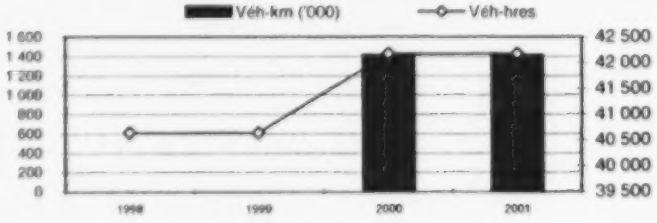
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



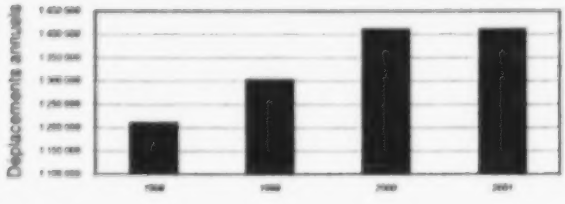
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



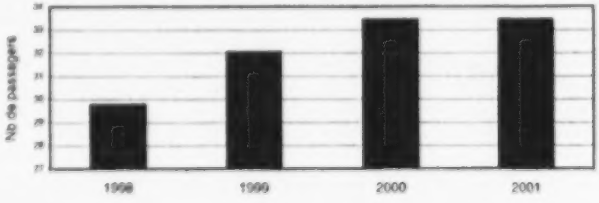
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



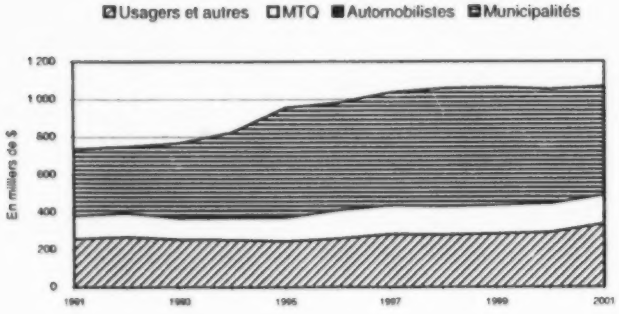
Évolution des passagers par véhicule - heure



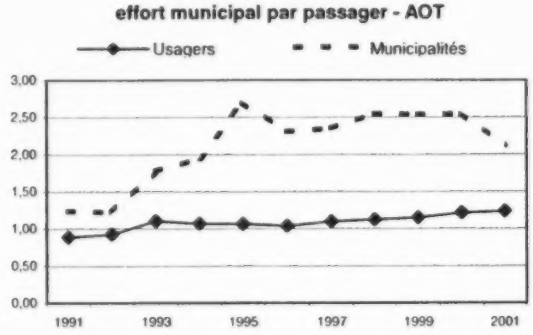
CIT Lafontaine, St-Antoine, St-Jérôme

	1991	1992	1995	1996	2001
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	3	3	3	3	3
Population	40 500	40 500	44 820	44 820	46 064
Total (en $)	736 085	748 290	955 291	990 883	1 065 712
Usagers	255 058 *35%*	266 460 *36%*	230 923 *24%*	256 024 *26%*	336 684 *32%*
Autres			13 312 *1%*	905 *0%*	0 *0%*
Gouvernement	125 634 *17%*	129 216 *17%*	126 064 *13%*	153 819 *16%*	153 867 *14%*
Automobilistes	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Municipalités	355 393 *48%*	352 614 *47%*	584 992 *61%*	570 478 *58%*	575 161 *54%*
$ par 100$ RFU	0,025	0,025	0,035	0,034	0,034

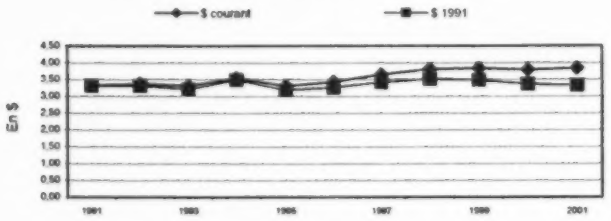
Contribution des partenaires - AOT



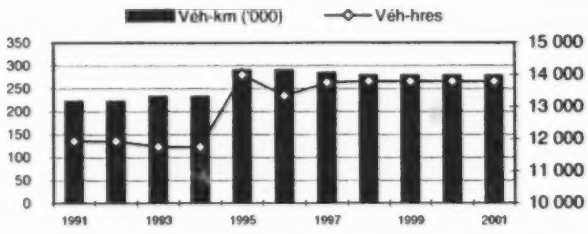
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



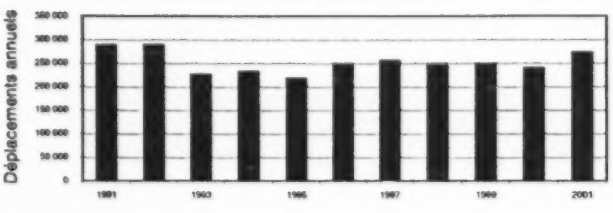
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



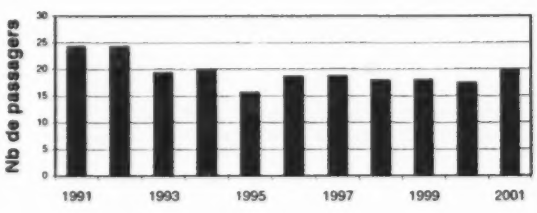
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

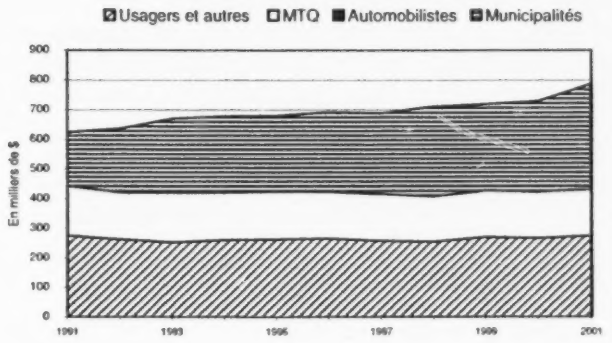


CIT Joliette métropolitain

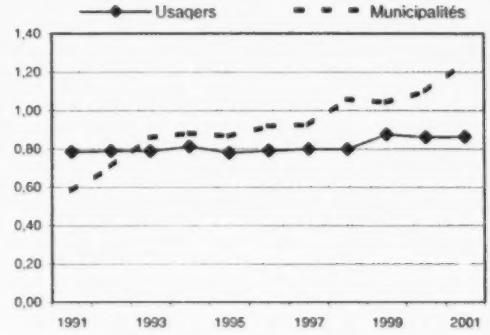
	1991	1992	1995	1996	2001 (1)
Territoire de l'AOT					
Nb de municipalités	3	3	3	3	3
Population	33 100	33 519	35 275	35 275	36 014
Total (en $)	623 583	636 731	680 004	692 766	786 328
Usagers	242 906 *39%*	239 462 *38%*	229 630 *34%*	231 742 *33%*	244 452 *31%*
Autres	32 432 *5%*	23 169 *4%*	32 990 *5%*	33 742 *5%*	29 484 *4%*
Gouvernement	168 280 *27%*	159 441 *25%*	162 242 *24%*	158 235 *23%*	158 235 *20%*
Automobilistes	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Municipalités	179 965 *29%*	214 658 *34%*	255 142 *38%*	269 047 *39%*	354 157 *45%*
$ par 100$ de RFU				0,019	0,024

(1) En 2001, le CIT Joliette métropolitain organisait l'ancien circuit 5 du CIT Le Portage. Les données concernant ce circuit sont inscrites dans la fiche du CIT Le Portage.

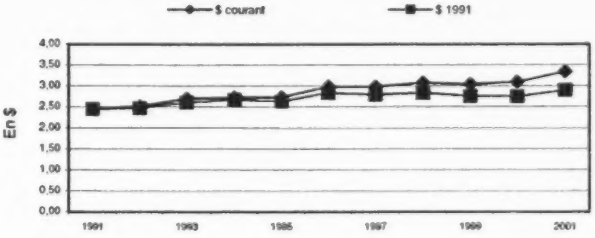
Contribution des partenaires - AOT



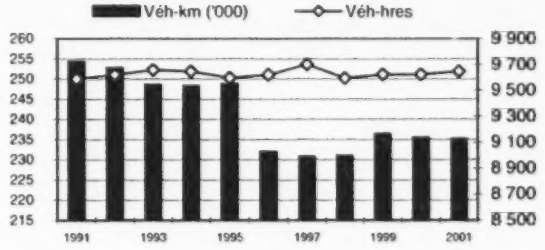
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



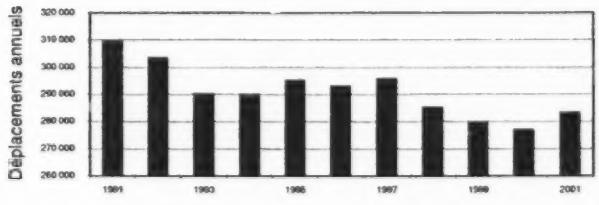
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



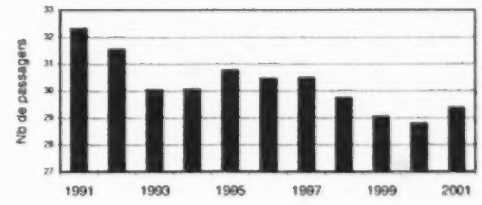
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure



SOURCES

Les données utilisées pour produire les tableaux, graphiques et indicateurs présentés dans cette annexe proviennent principalement du rapport du Comité de financement conjoint, des rapports d'exploitation des CIT/OMIT et autres documents officiels (budget et rapport annuel) des différents organismes. Les données relatives à la population ou à la richesse foncière proviennent du Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Les compilations ont été effectuées par le MTQ.

DÉFINITIONS

Les dépenses correspondent aux dépenses d'exploitation et d'immobilisation des services d'autobus et de métro excluant le transport adapté et toute autre contribution municipale qui transiterait par le budget de l'organisme (par exemple les contributions au fonds d'immobilisation ou au train). Dans le cas des OPT, les dépenses excluent, sauf avis contraire, les activités réalisées par délégation pour le compte de l'AMT.

Les recettes **usagers** excluent les montants versés par l'AMT à titre de compensation pour les tarifs réduits. Cette compensation est comptabilisée comme une contribution des automobilistes.

La catégorie **autres** intègre les contributions des municipalités non membres d'un CIT.

Les contributions des **municipalités** correspondent aux dépenses à la charge des municipalités pour l'année concernée sans égard aux surplus ou déficits reportés ni aux montants réellement versés par les municipalités.

Certains indicateurs ont été ramenés en $ 1991 sur la base de l'IPC Québec.

Annexe D

Impact de la congestion sur la consommation de carburant

IMPACT DE LA CONGESTION SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

VÉHICULE	CONSOMMATION EN VILLE rés L/100km (1)	NAVETTAGE ANNUEL EN KM (à 60 km/jour)	CONSOMMATION EN LITRES	COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L)	Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L)
Ford Focus ZTS 2001	9,4	15 000	1410	1 058 $	21,15 $
Toyota Camry XLE 2000	11,6	15 000	1740	1 305 $	26,10 $
Buick Regal GS 2000	12,9	15 000	1935	1 451 $	29,03 $
Ford Windstar Sport 2001	13,3	15 000	1995	1 496 $	29,93 $
Jeep Grand Cherokee 2000	15,2	15 000	2280	1 710 $	34,20 $
Hypothèse d'une augmentation de 3% de la consommation de carburant du fait d'une congestion accrue					
VÉHICULE	CONSOMMATION EN VILLE rés L/100km	NAVETTAGE ANNUEL EN KM (à 60 km/jour)	CONSOMMATION EN LITRES	COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L)	Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L)
Ford Focus ZTS 2001	9,7	15 000	1452	1 089 $	21,78 $
Toyota Camry XLE 2000	11,9	15 000	1792	1 344 $	26,88 $
Buick Regal GS 2000	13,3	15 000	1993	1 495 $	29,90 $
Ford Windstar Sport 2001	13,7	15 000	2055	1 541 $	30,82 $
Jeep Grand Cherokee 2000	15,7	15 000	2348	1 761 $	35,23 $
IMPACT NET ATTRIBUABLE À LA CONGESTION					
VÉHICULE			CONSOMMATION EN LITRES	COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L)	Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L)
Ford Focus ZTS 2001			42	32 $	0,63 $
Toyota Camry XLE 2000			52	39 $	0,78 $
Buick Regal GS 2000			58	44 $	0,87 $
Ford Windstar Sport 2001			60	46 $	0,90 $
Jeep Grand Cherokee 2000			68	51 $	1,03 $

(1) Consommation selon Transport Canada. Source: Site CAA Québec (http://www.caaquebec.com)

Annexe E

Évolution du Fonds régional de transport en commun

Hypothèses utilisées

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal, de 2008 à 2010 — Fiches par organisme

Contenu de l'annexe	Page
Conseil régional de transport en commun	107
Société de transport de Montréal	108
Réseau de transport de Longueuil	109
Société de transport de Laval	110
CIT Basses-Laurentides	111
CIT Deux-Montagnes	112
CIT Des Moulins	113
MRC L'Assomption	114
Sainte-Julienne	115
CIT Chambly–Richelieu–Carignan	116
CIT Haut-Saint-Laurent	117
CIT La Richelaine	118
CIT Roussillon	119
CIT Sorel-Varennes	120
CIT Sud-Ouest	121
CIT Vallée-du-Richelieu	122
Sainte-Julie	123
Hypothèses utilisées	125

Fonds régional de transport en commun (Exploitation)

(en milliers $)

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

STM

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cadre actuel							
Déficit autobus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide métropolitaine (0,20 $/passager)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide aux tarifs réduits	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit autobus après aide	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit Métro (à la charge STM)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions du RTL et de la STL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide métropolitaine (0,20 $/passager)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit métro après aide et contributions	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions aux services métropolitains							
Trains de banlieue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Équipements métropolitains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dessertes métropolitaines	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales totales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre proposé							
Déficit autobus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit métro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Compensation tarifaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide de base aux réseaux d'autobus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide au développement aux réseaux d'autobus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Prise en charge métropolitaine du métro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Quotes-parts au fonds régional d'exploitation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales totales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

RTL

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cadre actuel							
Déficit autobus à la charge des municipalités	45 713	48 142	50 375	52 013	52 430	54 867	57 632
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	2 990	3 035	3 080	420	426	432	439
Aide aux tarifs réduits	1 102	1 120	1 139	1 159	1 178	1 198	1 218
Contributions municipales	41 621	43 987	46 156	48 434	50 826	53 337	55 975
Contributions aux services métropolitains							
Métro	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803
Trains de banlieue	2 341	2 411	2 483	2 558	2 634	2 713	2 795
Équipements métropolitains	1 349	1 305	2 474	2 549	2 624	2 703	2 784
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales	47 114	50 106	52 916	55 343	57 888	60 557	63 356
$/100 $ RFU	0,262	0,279	0,294	0,305	0,314	0,324	0,334
Cadre proposé							
Déficit autobus à la charge des municipalités	45 713	48 142	50 375	52 013	52 430	54 867	57 632
Compensation tarifaire	1 973	2 061	2 154	2 251	2 352	2 458	2 569
Aide de base aux réseaux d'autobus	4 374	4 608	4 822	4 778	5 038	5 251	5 506
Aide au développement aux réseaux d'autobus	65	120	161	176	185	194	203
Contributions municipales	39 301	41 353	43 239	42 809	44 855	47 064	49 353
Quotes-parts au fonds régional d'exploitation	5 397	5 297	5 397	5 397	5 526	5 629	5 653
Contributions municipales totales	44 698	46 750	48 635	48 206	50 412	52 674	55 047
$/100 $ RFU	0,248	0,260	0,270	0,268	0,274	0,282	0,290

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

STL

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cadre actuel							
Déficit autobus à la charge des municipalités	44 124	46 252	48 565	50 940	53 435	56 052	58 800
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	1 704	1 729	955	969	984	999	1 014
Aide aux tarifs réduits	555	564	574	584	594	604	614
Contributions municipales	41 865	43 959	47 036	49 388	51 857	54 450	57 172
Contributions aux services métropolitains							
Métro	-	-	1 307	1 307	1 307	1 307	1 307
Trains de banlieue	2 345	3 297	3 864	3 980	4 099	4 223	4 349
Équipements métropolitains	396	560	727	748	771	794	818
Dessertes métropolitaines	137	141	146	150	154	159	163
Contributions municipales totales	44 744	47 957	53 079	55 573	58 188	60 932	63 809
$/100 $ RFU	0,287	0,308	0,341	0,357	0,365	0,376	0,388
Cadre proposé							
Déficit autobus à la charge des municipalités	44 124	46 252	48 565	50 940	53 435	56 052	58 800
Compensation tarifaire	1 803	1 884	1 969	2 057	2 150	2 247	2 348
Aide de base aux réseaux d'autobus	4 232	4 437	4 660	4 898	5 128	5 381	5 645
Aide au développement aux réseaux d'autobus	63	115	155	181	189	199	209
Contributions municipales	38 026	39 816	41 781	43 814	45 967	48 226	50 599
Quotes-parts au fonds régional d'exploitation	4 676	4 676	4 676	4 676	4 789	4 860	4 933
Contributions municipales totales	42 702	44 492	46 457	48 490	50 755	53 087	55 532
$/100 $ RFU	0,274	0,285	0,298	0,311	0,318	0,328	0,338

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Basses-Laurentides

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation	9 200 731	9 567 932	9 950 171	10 348 029	10 762 157	11 193 235	11 641 916	12 108 989	12 595 105
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	5 224 175	5 431 474	5 647 347	5 872 157	6 106 157	6 349 867	6 603 604	6 867 851	7 142 936
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	1 777 411	1 984 710	2 200 583	2 425 393	2 659 393	2 903 103	3 156 840	3 421 087	3 696 172
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	1 642 281	1 832 535	2 031 212	2 238 073	2 453 476	2 677 761	2 911 270	3 154 460	3 407 609
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	51 517	49 850	50 585	51 321	52 203	52 938	53 673	54 556	55 291
Aide aux tarifs réduits	40 139	36 470	37 090	37 721	38 362	39 014	39 677	40 352	41 038
Contributions municipales - territoire CMM	1 550 625	1 746 215	1 943 537	2 149 032	2 362 911	2 585 809	2 817 920	3 059 553	3 311 280
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	1 707 400	1 760 000	1 812 800	2 087 184	1 909 022	1 966 293	2 025 281	2 086 040	2 148 621
Équipements métropolitains	25 769	46 102	62 556	88 344	114 698	118 145	121 665	125 331	129 088
Dessertes métropolitaines	2 300	1 700	2 346	2 414	2 485	2 558	2 632	2 710	2 789
Contributions municipales totales - territoire CMM	3 286 094	3 554 017	3 821 239	4 326 974	4 389 116	4 672 804	4 967 498	5 273 634	5 591 778
$/100 $ RFU	0,044	0,047	0,051	0,056	0,059	0,062	0,065	0,068	0,071
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764	3 446 764
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			2 200 583	2 425 393	2 659 393	2 903 103	3 156 840	3 421 087	3 696 172
Compensation tarifaire			479 093	500 652	523 182	546 725	571 328	597 037	623 904
Aide de base aux réseaux d'autobus			388 011	434 496	482 859	533 210	585 609	640 157	696 916
Aide au développement aux réseaux d'autobus			1 893	4 187	6 895	7 614	8 363	9 142	9 952
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			1 162 141	1 299 302	1 441 683	1 592 015	1 748 464	1 911 328	2 080 795
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			2 249 065	2 249 065	2 249 065	2 249 065	2 303 042	2 337 588	2 372 652
Contributions municipales totales - territoire CMM			3 411 206	3 548 367	3 690 748	3 841 080	4 051 507	4 248 916	4 453 447
$/100 $ RFU			0,046	0,047	0,049	0,051	0,053	0,055	0,056

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Deux-Montagnes

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation	523 475	544 466	566 217	588 857	612 423	636 954	662 486	689 065	716 728
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)			339 389	352 972	367 117	381 848	397 185	413 159	429 790
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	80 740	80 740	80 740	80 740	80 740	80 740	80 740	80 740	80 740
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	233 078	245 604	258 649	272 232	286 377	301 108	316 445	332 419	349 050
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	194 794	243 344	258 649	272 232	286 377	301 107	316 446	332 419	349 050
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits	2 669	2 428	2 469	2 511	2 554	2 597	2 642	2 686	2 732
Contributions municipales - territoire CMM	192 125	240 916	256 180	269 721	283 823	298 510	313 804	329 733	346 318
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	414 000	421 386	452 180	465 746	494 594	509 432	524 715	540 457	556 670
Équipements métropolitains	101	703	954	1 347	1 749	1 802	1 855	1 911	1 968
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales - territoire CMM	606 226	663 005	709 314	736 814	780 166	809 744	840 374	872 101	904 957
$/100 $ RFU	0,050	0,054	0,058	0,060	0,064	0,066	0,067	0,069	0,070
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			100 353	104 411	108 635	113 028	117 600	122 356	127 304
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			239 036	248 561	258 482	268 820	279 585	290 803	302 486
Compensation tarifaire			(14 277)	(14 920)	(15 591)	(16 293)	(17 026)	(17 792)	(18 593)
Aide de base aux réseaux d'autobus			63 328	65 870	68 518	71 278	74 153	77 149	80 270
Aide au développement aux réseaux d'autobus			309	635	978	1 018	1 059	1 102	1 146
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			189 676	196 976	204 576	212 817	221 399	230 345	239 663
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			365 815	365 815	365 815	365 815	374 595	380 213	385 917
Contributions municipales totales - territoire CMM			555 491	562 791	570 391	578 632	595 994	610 558	625 580
$/100 $ RFU			0,046	0,046	0,047	0,047	0,048	0,048	0,049

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Des Moulins

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation	7 304 392	7 595 910	7 899 367	8 215 223	8 543 996	8 886 226	9 242 430	9 613 237	9 999 160
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	5 028 641	5 248 767	5 459 404	5 678 677	5 906 952	6 144 609	6 392 001	6 649 582	6 917 689
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	2 669 944	2 669 945	2 669 944	2 669 944	2 669 944	2 669 944	2 669 944	2 669 944	2 669 944
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	2 358 697	2 578 822	2 789 460	3 008 733	3 237 008	3 474 665	3 722 057	3 979 638	4 247 745
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	2 342 759	2 578 823	2 789 459	3 008 734	3 237 008	3 474 665	3 722 057	3 979 638	4 247 745
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	145 129	166 958	169 421	171 883	174 838	177 301	179 763	182 718	185 181
Aide aux tarifs réduits	71 476	65 585	66 700	67 834	68 987	70 160	71 353	72 566	73 799
Contributions municipales - territoire CMM	2 126 154	2 346 280	2 553 339	2 769 017	2 993 183	3 227 205	3 470 941	3 724 354	3 988 765
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	41 534	41 267	55 995	79 079	102 669	105 754	108 905	112 187	115 550
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales- territoire CMM	2 167 688	2 387 547	2 609 334	2 848 096	3 095 852	3 332 959	3 579 846	3 836 541	4 104 315
$/100 $ RFU	0,053	0,058	0,064	0,069	0,076	0,081	0,085	0,090	0,095
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			2 669 944	2 669 944	2 774 782	2 888 880	3 007 675	3 131 360	3 260 135
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			2 789 460	3 008 733	3 132 170	3 255 729	3 384 326	3 518 222	3 657 554
Compensation tarifaire			221 295	231 253	241 660	252 534	263 898	275 774	288 184
Aide de base aux réseaux d'autobus			642 041	694 370	722 628	750 799	780 107	810 612	842 343
Aide au développement aux réseaux d'autobus			3 132	6 692	10 319	10 721	11 140	11 576	12 029
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			1 922 992	2 076 418	2 157 564	2 241 675	2 329 161	2 420 261	2 514 999
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			204 993	409 985	614 978	819 970	1 049 562	1 278 366	1 297 542
Contributions municipales totales - territoire CMM			2 127 984	2 486 403	2 772 541	3 061 645	3 378 742	3 698 627	3 812 541
$/100 $ RFU			0,052	0,061	0,068	0,075	0,080	0,087	0,088

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

MRC L'Assomption

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation	6 115 175	6 359 232	6 613 283	6 877 715	7 152 961	7 439 473	7 737 684	8 048 120	8 371 212
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	3 259 800	3 387 928	3 521 337	3 660 222	3 804 816	3 955 363	4 112 081	4 275 270	4 445 126
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	2 111 650	2 111 650	2 111 650	2 111 651	2 111 652	2 111 653	2 111 654	2 111 655	2 111 656
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	1 148 150	1 276 278	1 409 687	1 548 571	1 693 164	1 843 710	2 000 427	2 163 615	2 333 470
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	922 902	1 029 431	1 140 855	1 256 845	1 377 615	1 503 328	1 634 186	1 770 459	1 912 272
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	120 967	122 472	124 278	126 085	128 252	130 059	131 865	134 033	135 839
Aide aux tarifs réduits	50 961	46 279	47 066	47 866	48 680	49 507	50 349	51 205	52 075
Contributions municipales - territoire CMM	750 974	860 680	969 511	1 082 894	1 200 683	1 323 762	1 451 972	1 585 222	1 724 358
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	12 686	38 871	52 744	74 488	96 708	99 614	102 582	105 673	108 841
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales - territoire CMM	763 860	899 551	1 022 255	1 157 382	1 297 391	1 423 376	1 554 554	1 690 895	1 833 199
$/100 $ RFU	0,020	0,024	0,027	0,031	0,035	0,038	0,041	0,044	0,047
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			2 111 650	2 111 650	2 111 650	2 111 650	2 111 650	2 111 650	2 117 998
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			1 409 687	1 548 572	1 693 166	1 843 713	2 000 431	2 163 620	2 327 128
Compensation tarifaire			263 393	275 246	287 632	300 575	314 101	328 236	343 006
Aide de base aux réseaux d'autobus			240 255	267 473	295 801	325 283	355 958	387 890	419 730
Aide au développement aux réseaux d'autobus			1 172	2 578	4 224	4 645	5 083	5 539	5 994
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			719 592	799 840	883 179	971 204	1 062 792	1 158 131	1 253 195
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			186 686	373 373	560 059	746 745	955 834	1 164 206	1 181 669
Contributions municipales totales - territoire CMM			906 278	1 173 213	1 443 238	1 717 949	2 018 626	2 322 337	2 434 864
$/100 $ RFU			0,024	0,031	0,039	0,046	0,053	0,060	0,062

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

ST-EUSTACHE

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation	745 860	775 627	806 614	838 866	872 437	907 383	943 755	981 619	1 021 026
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	540 727	562 151	584 454	607 670	631 837	656 996	683 183	710 446	738 822
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	398 944	420 368	442 671	465 887	490 054	515 213	541 400	568 663	597 039
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	403 827	420 368	442 671	465 887	490 054	515 213	541 399	568 663	597 038
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits	27	25	25	26	26	27	27	28	28
Contributions municipales - territoire CMM	403 800	420 343	442 646	465 861	490 028	515 186	541 372	568 635	597 010
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	531 800	547 362	545 630	561 999	649 903	669 400	689 482	710 166	731 471
Équipements métropolitains	3	2 440	3 311	4 676	6 071	6 253	6 439	6 633	6 832
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales- territoire CMM	935 603	970 145	991 587	1 032 536	1 146 001	1 190 839	1 237 293	1 285 435	1 335 313
$/100 $ RFU	0,058	0,061	0,062	0,064	0,072	0,074	0,075	0,077	0,079
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 783	141 822
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			442 671	465 887	490 054	515 213	541 400	568 663	597 000
Compensation tarifaire			2 041	2 133	2 229	2 329	2 434	2 544	2 659
Aide de base aux réseaux d'autobus			110 157	115 939	121 956	128 221	134 741	141 530	148 585
Aide au développement aux réseaux d'autobus			537	1 117	1 742	1 831	1 924	2 021	2 122
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			329 935	346 698	364 127	382 832	402 300	422 568	443 635
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			480 685	480 685	480 685	480 685	492 222	499 605	507 099
Contributions municipales totale- territoires CMM			810 620	827 383	844 812	863 517	894 522	922 174	950 734
$/100 $ RFU			0,061	0,062	0,063	0,064	0,065	0,066	0,068

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation (AOT)	2 577 299	2 682 607	2 792 098	2 905 946	3 024 320	3 138 896	3 266 037	3 397 201	3 533 717
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	1 012 737	1 055 083	1 099 005	1 144 755	1 192 215	1 233 009	1 283 383	1 334 674	1 388 065
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	475 284	475 284	475 284	475 284	475 284	475 284	475 284	475 284	475 284
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	537 453	579 799	623 781	669 471	716 931	757 725	808 099	859 390	912 801
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	537 453	579 799	623 781	669 471	716 931	757 725	808 099	859 390	912 801
Aide métropolitaine (0,50 $/passager)	172 385	172 614	175 194	177 911	180 491	183 198	186 017	189 935	191 654
Aide aux tarifs réduits	81 441	56 863	57 830	59 813	59 813	60 829	61 864	62 915	63 985
Contributions municipales - territoire CMM	300 627	350 322	390 757	432 749	476 627	513 698	560 218	607 540	657 162
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	44 716	45 710	72 419	102 273	132 782	138 773	140 847	140 991	149 441
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales - territoire CMM	348 342	396 032	463 176	535 021	609 410	650 470	701 066	752 731	806 603
$/100 $ RFU	0,023	0,026	0,031	0,036	0,040	0,043	0,045	0,049	0,051
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			830 716	864 013	899 093	936 613	974 832	1 014 011	1 058 013
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			288 349	280 142	292 322	298 396	308 551	323 993	332 072
Compensation tarifaire			21 324	22 284	23 287	24 334	25 429	26 574	27 773
Aide de base aux réseaux d'autobus			61 756	64 465	67 299	68 015	70 790	73 672	76 676
Aide au développement aux réseaux d'autobus			301	621	960	971	1 011	1 048	1 086
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			184 967	192 772	200 816	203 075	211 330	219 868	227 149
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			75 639	151 277	226 916	302 555	387 270	471 665	479 771
Contributions municipales totales - territoire CMM			260 606	344 050	427 732	505 630	598 601	690 764	705 911
$/100 $ RFU			0,017	0,023	0,026	0,030	0,039	0,044	0,044

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Haut-Saint-Laurent

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation (AOT)	1 332 806	1 397 369	1 451 757	1 513 953	1 572 931	1 632 075	1 688 183	1 768 382	1 837 384
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	735 054	765 521	797 177	830 074	864 257	895 359	931 832	969 196	1 008 087
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	290 538	290 538	290 538	290 538	290 538	290 538	290 538	290 538	290 538
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	444 516	474 985	506 641	539 536	573 721	604 820	641 296	678 662	717 551
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	182 080	188 450	222 309	234 745	247 618	259 413	273 155	288 210	301 607
Aide métropolitaine (0,30 $/passager)	37 680	49 421	50 160	50 937	51 676	52 451	53 259	54 065	54 875
Aide aux tarifs réduits	14 822	13 088	13 319	13 545	13 775	14 009	14 248	14 490	14 735
Contributions municipales - territoire CMM	129 578	135 933	158 831	170 262	182 166	192 950	205 649	219 660	232 229
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Équipements métropolitains	11 701	13 575	21 507	30 373	39 434	40 613	41 829	43 083	44 381
Dessertes métropolitaines	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributions municipales totales - territoire CMM	141 279	149 508	180 338	200 635	221 600	233 563	247 478	262 744	276 610
$/100 $ RFU	0,038	0,040	0,046	0,054	0,060	0,063	0,066	0,069	0,071
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			327 351	351 177	385 570	380 553	396 155	412 327	429 285
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			469 826	478 897	488 687	514 803	535 682	556 611	578 807
Compensation tarifaire			37 069	38 757	40 481	42 302	44 205	46 195	48 274
Aide de base aux réseaux d'autobus			40 748	42 409	44 120	45 617	47 213	49 016	50 880
Aide au développement aux réseaux d'autobus			189	409	630	649	674	700	727
Aide minimum garantie			0	0	0	0	0	0	0
Contributions municipales - territoire CMM			122 040	128 602	131 782	135 604	140 863	146 041	151 601
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation			18 520	37 059	55 588	74 118	84 671	110 682	117 460
Contributions municipales totales - territoire CMM			140 569	165 660	187 310	209 721	225 534	261 663	268 217
$/100 $ RFU			0,038	0,044	0,051	0,057	0,062	0,068	0,069

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Le Richelain

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide métropolitaine (0,20 $/passager)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide aux tarifs réduits	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales - territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Équipements métropolitains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dessertes métropolitaines	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributions municipales totales - territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Compensation tarifaire			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide de base aux réseaux d'autobus			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide au développement aux réseaux d'autobus			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide minimum garantie			[illegible]	0	0	0	0	0	0
Contributions municipales - territoire CMM			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Quote-parts au Fonds régional d'exploitation			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales totales - territoire CMM			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Roussillon

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre actuel									
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]									
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre proposé									
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			0	0	0	0	0	0	0
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]									
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Vallée-du-Richelieu

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dépenses d'exploitation (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide métropolitaine (Lié Express)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide aux tarifs réduits	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales - territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions aux services métropolitains									
Tarifs de territoire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Équipements métropolitains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales - territoire CMM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Déficit à la charge des municipalités (AOT)		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Compensation tarifaire		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide de base aux réseaux d'autobus		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide au développement aux réseaux d'autobus		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide minimum garantie		-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales totales - territoire CMM		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
$/100 $ RFU		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

SAINTE - JULIE

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dépenses d'exploitation (AOT)	2 101 797	2 297 497	2 391 269	2 466 773	2 590 154	2 689 291	2 797 170	2 909 905	3 026 423
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT)	1 272 812	1 247 524	1 288 667	1 351 809	1 407 024	1 457 109	1 516 001	1 575 205	1 639 079
Cadre actuel									
Subventions gouvernementales	334 529	334 529	334 529	334 529	334 529	334 529	334 529	334 529	334 529
Déficit à la charge des municipalités (AOT)	938 283	912 995	954 139	1 017 280	1 072 495	1 122 580	1 181 472	1 241 777	1 304 550
Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM	938 283	912 995	954 139	1 017 280	1 072 495	1 122 580	1 181 472	1 241 777	1 304 550
Aide métropolitaine (0,50 $passager)	55 510	53 492	54 441	53 440	56 389	57 395	58 422	59 469	70 495
Aide aux tarifs réduits	57 417	53 686	54 599	55 527	56 471	57 431	58 407	59 400	60 410
Contributions municipales - territoire CMM	825 356	795 817	845 099	896 313	949 635	997 764	1 054 643	1 112 918	1 173 645
Contributions aux services métropolitains									
Trains de banlieue	195 473	536 129	746 685	752 760	825 689	829 856	854 752	880 394	895 809
Équipements métropolitains	26 539	29 458	46 871	65 910	89 572	88 144	90 770	93 505	96 309
Dessertes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales totales - territoire CMM	1 247 369	1 461 394	1 638 455	1 724 983	1 840 893	1 915 764	2 000 165	2 086 817	2 175 759
$/100 $ RFU	0,089	0,123	0,137	0,145	0,154	0,161	0,164	0,168	0,173
Cadre proposé									
Nouveau programme d'aide (AOT)			547 460	569 502	593 049	617 245	642 429	668 639	695 919
Déficit à la charge des municipalités (AOT)			791 202	782 007	813 875	839 854	873 573	907 667	943 160
Compensation tarifaire			12 579	13 146	13 737	14 355	15 001	15 676	16 382
Aide de base aux réseaux d'autobus			194 656	192 215	200 059	206 377	214 643	222 998	231 595
Aide au développement aux réseaux d'autobus			801	1 852	2 857	2 947	3 065	3 184	3 309
Aide minimum garantie			-	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales - territoire CMM			553 066	574 794	597 322	616 184	640 694	665 809	691 775
Quotes parts au Fonds régional d'exploitation			357 797	357 797	357 797	357 797	356 384	371 879	377 458
Contributions municipales totales - territoire CMM			910 863	932 590	955 118	973 981	1 007 247	1 037 688	1 069 233
$/100 $ RFU			0,075	0,078	0,080	0,082	0,082	0,084	0,085

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal

HYPOTHÈSES UTILISÉES

Les tableaux présentés dans cette annexe ont pour but de comparer les effets du cadre actuel et du cadre proposé à partir de certaines hypothèses de croissance des dépenses et des revenus. Les prévisions ont été établies principalement à partir des chiffres fournis par l'AMT en collaboration avec les différents organismes. Les tableaux présentés dans cette annexe sont fondés sur les hypothèses énoncées ci-après.

1. Cadre actuel

Déficit à la charge des municipalités et contributions municipales actuelles

Les contributions municipales sont équivalentes au déficit résiduel du service d'autobus à la charge des municipalités[1]. Dans le cas des CIT/OMIT, le déficit à la charge des municipalités correspond aux dépenses d'exploitation après déduction des revenus autonomes et des subventions gouvernementales à l'exploitation. Pour les CIT dont une partie du territoire se situe à l'extérieur de la CMM, des hypothèses ont été faites pour établir le niveau des contributions des municipalités faisant partie de la CMM : les contributions de ces municipalités correspondent à la proportion du déficit à leur charge en 2002, en imputant à celles-ci la totalité de l'aide métropolitaine et l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires. Cette proportion a été appliquée aux prévisions 2004-2010.

Pour les CIT et OMIT, les contributions municipales ont été reconstituées sur la base des données budgétaires de 2002[2]. Un même taux de croissance a été appliqué à tous les CIT/OMIT. Le taux de croissance annuelle retenu pour les dépenses d'exploitation est de 4 %[3]. Un taux de croissance de 4,08 % a été appliqué aux recettes usagers[3] et un taux de 2,5 % (inflation) aux autres revenus.

Pour le RTL et la STL, les contributions municipales ont été établies sur la base des contributions apparaissant dans les prévisions budgétaires 2003. De façon générale, un taux de croissance annuelle de 5 % a été appliqué aux contributions municipales de 2002. En 2006, la contribution de Laval à son réseau d'autobus a été augmentée de 7 % car l'ouverture du métro à Laval abaisserait le ratio d'autofinancement du réseau d'autobus.

Les prévisions de contributions municipales du RTL intègrent les dépenses et les revenus pour le service fourni dans l'arrondissement Saint-Bruno. Les prévisions tiennent compte en outre de l'abolition de la subvention du MTQ à l'exploitation au terme du présent contrat de service pour

---

[1] De façon générale, les contributions des municipalités qui, sans en être membres, contribuent sur une base contractuelle ou volontaire à un CIT sont considérées comme des autres revenus. Cependant, la contribution de Saint-Mathias au CIT Chambly-Richelieu-Carignan a été comptabilisée comme une contribution municipale.

[2] Pour Sainte-Julie, les données du budget 2003 ont été utilisées.

[3] Ce taux correspond à 50 % du taux utilisé par le Comité conjoint AMT-STCUM-STRSM-STL-CIT/OMIT sur le bilan et les perspectives financières du transport en commun 1991-2010.

l'arrondissement Saint-Bruno en juin 2004 et d'une réduction des recettes usagers (et de la compensation tarifaire associée) résultant du passage de l'arrondissement Saint-Bruno de la zone tarifaire 5 à la zone 3.

La STM ayant procédé à une actualisation des données produites par le comité conjoint en ce qui trait à l'évolution des dépenses et des revenus, c'est à partir de ces données révisées que les prévisions ont été effectuées[4]. Le déficit « total » du métro en 2004 est estimé à 100,4 M$[5]. Une première tranche de 4,1 M$ découle du coût de projets financés par le Fonds d'immobilisations de l'AMT, laissant un montant de 96,3 M$ à la charge de Montréal.

Compte tenu de cette estimation du déficit du métro, le déficit du réseau d'autobus de la STM a été estimé à 286 M$ en 2004.

Aides métropolitaines actuelles

De façon générale, le niveau d'aide métropolitaine retenu est celui estimé par le Comité conjoint, mise à jour par l'AMT dans le cadre du présent exercice. Cependant, les estimations du comité ont été corrigées à partir de 2007 pour les AOT de la Rive-Sud. Une croissance annuelle de 1,5 % a été appliquée à l'aide métropolitaine alors que le comité avait prévu une réduction de l'aide métropolitaine à ces organismes en raison de l'implantation du SLR. Cet effet n'a pas été pris en compte puisque aucune décision n'a encore été prise quant à la construction de cette infrastructure.

Les projections retenues pour l'aide aux tarifs réduits sont celles du Comité conjoint, mises à jour par l'AMT dans le contexte du présent exercice.

Contributions aux services métropolitains

Les hypothèses relatives aux dépenses d'exploitation des services métropolitains ainsi qu'à la facturation de ces services aux AOT sont celles du Comité conjoint mises à jour par l'AMT dans le contexte du présent exercice. Le partage des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue entre les municipalités desservies a été effectué sur la base de la RFU de 2002.

Contributions totales des municipalités situées dans le territoire de la CMM

L'effort fiscal, par 100 $ de RFU, que représentent les contributions des municipalités à leur réseau d'autobus, une fois déduites les aides métropolitaines, et à l'exploitation des services métropolitains a été établi sur la base de la RFU de 2002. Jusqu'en 2007, la richesse foncière a été considérée comme stable. En 2008, une croissance de 2 % a été appliquée à la richesse foncière de toutes les municipalités de la CMM alors qu'un taux de croissance de 1,5 % été utilisé pour les années 2009 et 2010.

---

[4] Les prévisions sont basées sur les hypothèses suivantes : hausse annuelle d'achalandage du métro de 1,5 %, hausse annuelle moyenne de l'achalandage du réseau d'autobus (local et métropolitain) de 0,55 %, hausse des tarifs de 2,5 %, hausse des autres revenus de 3 %, et indexation des coûts d'exploitation de 2,5 %.

[5] Cette estimation repose sur un partage des revenus entre l'autobus et le métro basé pour moitié sur le nombre d'usagers de chaque réseau et pour moitié sur les passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

2. Cadre proposé

Nouveau programme d'aide (CIT / OMIT)

L'aide provenant du nouveau programme d'aide pour les CIT et OMIT de la région métropolitaine, soit ceux dont au moins une municipalité fait partie de la CMM, est équivalente au plus élevé des deux montants suivants :

- 50 % des recettes usagers de l'ensemble du CIT, majorées du montant de la compensation tarifaire versée pour les titres vendus sur le territoire de la CMM (voir ci-après les modalités de calcul),
- la subvention gouvernementale en 2004 (équivalente au plafond établi en 1996, même si celui-ci n'est pas atteint).

Ce nouveau programme aurait pour effet de *déplafonner* le montant de l'aide, particulièrement pour les CIT où les services se sont développés après 1996. Il préserverait le niveau actuel d'aide financière des CIT et OMIT dont les recettes sont plus faibles, par exemple là où le nombre d'usagers ayant droit aux tarifs réduits est élevé.

Déficit à la charge des municipalités

Sur la base des prévisions de dépenses et de revenus, le déficit à la charge des municipalités des CIT et OMIT est recalculé en considérant l'aide provenant du nouveau programme. Les contributions des municipalités du territoire de la CMM ont été estimées sur la base de la proportion du déficit à leur charge en 2002, en attribuant aux municipalités du territoire de la CMM la totalité de l'aide métropolitaine ainsi que l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires. Cette proportion a été appliquée aux prévisions 2004-2010.

Compensation tarifaire

La grille de référence servant à calculer la compensation du manque à gagner résultant de l'intégration tarifaire a été établie sur la base de la moyenne pondérée des tarifs locaux réguliers de 2003 (déplacements à destination du centre-ville de Montréal pour les CIT et OMIT). Le tarif moyen a été pondéré par le nombre de titres réguliers utilisés.

Tarif de référence 2003

Zones 1 et 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8
52,00 $	59,84 $	80,00 $	95,21 $	110,08 $	124,95 $	156,88 $

Les montants de compensation tarifaire apparaissant dans les tableaux correspondent à la différence entre les recettes générées par les tarifs de référence et les montants perçus selon les règles de partage des recettes (comptabilisées comme recettes usagers actuellement). Le nombre de titres vendus a été établi par l'AMT sur la base des estimations utilisées pour le partage des recettes métropolitaines en 2001.

Le montant estimé pour 2003 a été indexé de 4,5 % par an afin de tenir compte de la croissance de l'achalandage et des hausses de tarifs.

Aide métropolitaine aux réseaux d'autobus

L'aide métropolitaine de base est fonction des contributions versées aux réseaux d'autobus par les municipalités du territoire de la CMM, une fois soustrait le montant de la compensation tarifaire.

L'aide métropolitaine au développement est fonction de la croissance de l'offre de service mesurée en véhicules-heures.

Pour calculer l'aide au réseau d'autobus de la STM,, le déficit autobus estimé pour 2004 a été indexé à 3 % pour les années suivantes. Vraisemblablement à partir 2007, le montant de l'aide métropolitaine au réseau d'autobus de la STM sera calculé annuellement sur la base de la contribution municipale au réseau d'autobus convenue entre la CMM et la STM, une fois connus le déficit du métro et celui du réseau d'autobus.

Le rythme de développement annuel de l'offre des services d'autobus a été établi à un taux qui correspond à 50 % du rythme de croissance retenu par le comité conjoint.

MODALITÉS DE L'AIDE AUX RÉSEAUX D'AUTOBUS
(et hypothèse de rythme de croissance de l'offre)

Croissance de l'offre		Aide de base		Aide au développement				
				1ère année	2ème année	3ème année	4ème année	5ème année
STM	0,45 %	STM	3 %	30 %	25 %	20 %	15 %	10 %
STL	0,75 %	STL	10 %	30 %	25 %	20 %	15 %	10 %
RTL	0,75 %	RTL	10 %	30 %	25 %	20 %	15 %	10 %
CIT	2,50 %	CIT	25 %	30 %	30 %	30 %	25 %	25 %

Montant minimum garanti

Une aide minimale est assurée aux AOT. Ce minimum garantit aux AOT que la somme de l'aide provenant du nouveau programme et des nouvelles aides régionales (incluant la compensation tarifaire) n'est pas inférieure à la somme, en 2003, de l'aide régionale selon le cadre actuel et de la subvention gouvernementale.

Financement du métro

La prise en charge du déficit d'exploitation du métro par la CMM est progressive. Le montant de la compensation a été fixé à 60 M$ en 2004. Ce montant croît de 5 M$ par an par la suite afin de

suivre la croissance du déficit d'exploitation du métro (incluant les dépenses d'investissement financées par les revenus courants) et de couvrir ultimement la totalité du déficit.

Le déficit d'exploitation du métro à partager au niveau métropolitain a été estimé à 66,4 M$ en 2004 alors que le déficit total du métro s'élèverait à 100,4 M$. On pose également comme hypothèse que le service de la dette découlant de la construction du métro (dette CUM) demeurera à la charge de la Ville de Montréal tandis que le service de la dette liée aux grands projets sera à la charge du Fonds d'immobilisation.

Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation

Les quotes-parts au Fonds régional d'exploitation s'établissent à raison de 3 ¢/100 $ de RFU à partir de 2004 pour toutes les municipalités considérées desservies par les trains de banlieue dans le cadre actuel. En 2004, la quote-part des municipalités non desservies par les trains est équivalente à 0,5 ¢ du 100 $ de RFU 2002. Ce taux est majoré de 0,5 ¢ par an jusqu'à un maximum de 3 ¢ à partir de 2009.

Contributions municipales totales selon le cadre proposé

Les contributions municipales totales sont égales à la somme des quotes-parts au Fonds régional d'exploitation et des contributions municipales aux réseaux d'autobus, une fois déduites les aides régionales et l'aide provenant du nouveau programme.

3. Fonds régional d'exploitation

Dépenses régionales

Les données du comité conjoint concernant les prévisions des dépenses d'exploitation des trains de banlieue, des équipements et des dessertes métropolitaines ont été mises à jour par l'Agence dans le contexte du présent exercice. Il en va de même pour les dépenses de fonctionnement de l'AMT et les autres dépenses. Les dépenses reliées au métro, au nouveau programme d'aide, au soutien des réseaux d'autobus ainsi qu'à la compensation tarifaire résultent de l'application du cadre proposé à chacune des AOT et municipalités (voir hypothèses ci-dessus).

Les sources de financement

La progression des sources servant à alimenter le Fonds a été estimée à 1,4 % par an dans le cas des droits d'immatriculation tandis que le produit de la taxe sur l'essence demeure stable. L'enveloppe du programme d'aide qui serait versée au Fonds régional du transport en commun a été fixée par hypothèse à 16 M$. Pour ce qui est des contributions municipales, la richesse foncière a été considérée comme stable jusqu'en 2007. En 2008, la richesse foncière des municipalités de la CMM s'accroîtrait de 2 % alors qu'un taux de croissance de 1,5 % a été utilisé pour les années 2009 et 2010. Enfin, les intérêts sur le surplus accumulé ont été estimés à 5 % par an.

Annexe F

Financement des investissements métropolitains projetés

Financement des investissements métropolitains projetés en transport en commun, de 2000 à 2020

(en 000 $)

[illegible]	[illegible]	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
[illegible]										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Source : [illegible]